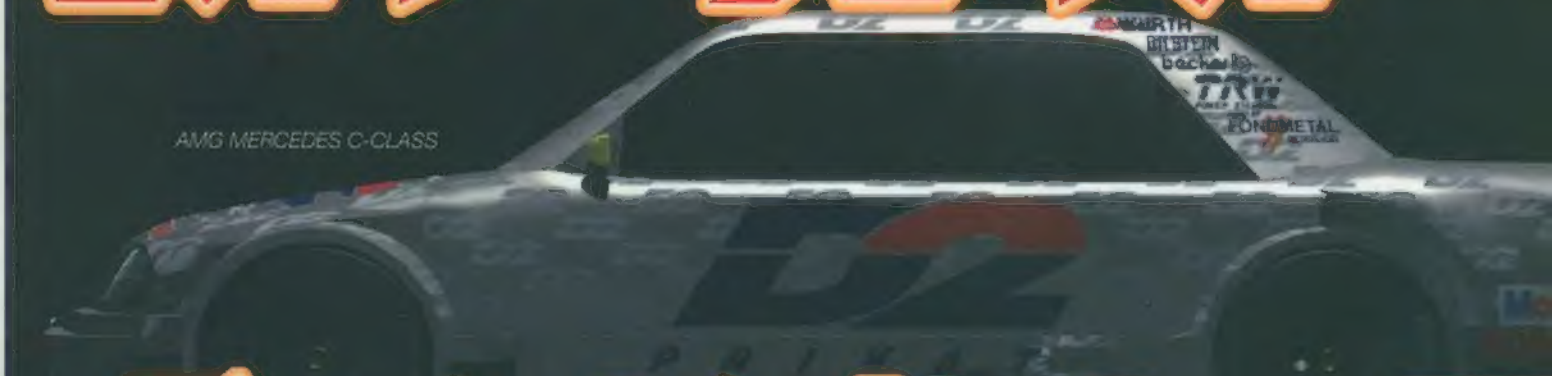
セガサターン完璧攻略シリーズ㉔

SEGA SATURN

セガツーリングカー



チャンピオンシップ

必勝攻略法

SEGA Touring Car Championship™

編著　ファイティングスタジオ

双葉社

SEGA SATURN
セガ ツーリングカー チャンピオンシップ 必勝攻略法
双葉社

セガサターン完璧攻略シリーズ

■セガラリー・チャンピオンシップ必勝攻略法
■ガーディアンヒーローズ必勝攻略法
■トア～精霊王紀伝～必勝攻略法
■ナイツ into dreams…必勝攻略法
■ラングリッサーIII 必勝攻略法
■デイトナＵＳＡ－CIRCUIT EDITION－必勝攻略法
■ファイヤープロレスリングＳ～6MEN SCRAMBLE～必勝攻略法
■ロックマン8 メタルヒーローズ必勝攻略法
■テラ ファンタスティカ必勝攻略法
■Ｊリーグ ビクトリーゴール'97必勝攻略法
■大戦略－STRONG STYLE－必勝攻略法
■黒の断章ビジュアルガイドブック
■ラングリッサーIV必勝攻略法
■デジタルピンボール　オフィシャルガイドブック
■スーパーロボット大戦Ｆ必勝攻略法

NINTENDO64完璧攻略シリーズ

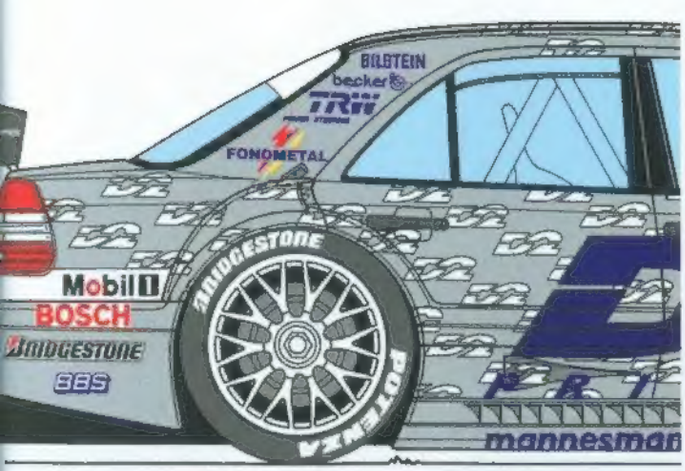
■スーパーマリオ64必勝攻略法
■パイロットウイングス64必勝攻略法
■ウエーブレース64必勝攻略法
■マリオカート64必勝攻略法
■ブラストドーザー必勝攻略法
■スターフォックス64必勝攻略法

プレイステーション™完璧攻略シリーズ

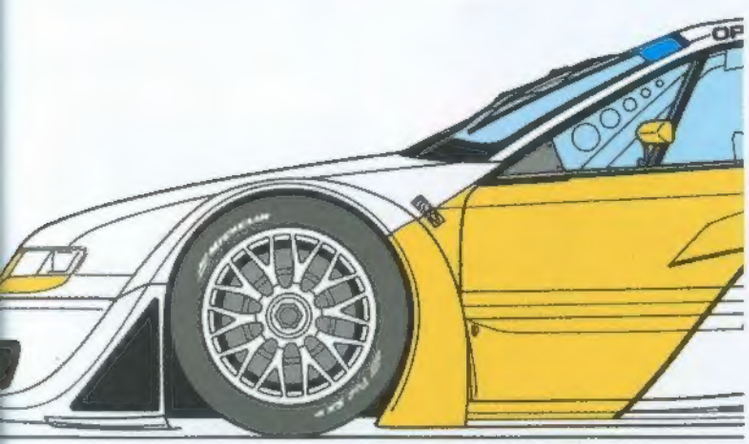
■リッジレーサー必勝攻略法
■A.IV.EVOLUTION必勝攻略法
■アーク ザ ラッド必勝攻略法
■アクアノートの休日完全ガイドブック
■ウィザードリィVIIガーディアの宝珠必勝攻略法
■ビヨンド ザ ビヨンド必勝攻略法
■リッジレーサー レボリューション必勝攻略法
■第４次スーパーロボット大戦Ｓ必勝攻略法
■鉄拳２必勝攻略法
■ファイヤープロレスリング　アイアンスラム'96必勝攻略法
■シヴィライゼーション～新・世界七大文明～必勝攻略法
■オーバーブラッド必勝攻略法
■鉄拳２必勝攻略法　完・全・版
■トワイライトシンドローム完全ガイドブック
■童夢の野望F1GP NIPPONの挑戦完全ガイドブック
■アローン・イン・ザ・ダーク２必勝攻略法
■ぷよぷよ通　決定盤必勝攻略法
■クロックタワー２必勝攻略法
■新スーパーロボット大戦必勝攻略法
■プリンセスメーカー～ゆめみる妖精～プレイヤーズガイド
■リフレインラブ～あなたに逢いたい～完全ガイドブック
■クォヴァディス～イベルカーツ戦役～必勝攻略法
■バルー神犬伝説－必勝攻略法
■新テーマパーク必勝攻略法
■プリンセスメーカー～ゆめみる妖精～完全ガイドブック
■戦闘国家―改―インプルーブド必勝攻略法
■アランドラ必勝攻略法
■ストリートファイターEX plus α必勝攻略法
■クロックタワー　The First Fear必勝攻略法
■ラングリッサーⅠ＆Ⅱ必勝攻略法
■ムーンライトシンドローム完全ガイドブック
■スペクトラルフォース必勝攻略法
■チョロQパーフェクトガイド
■ムーンライトシンドローム完全ガイドブック

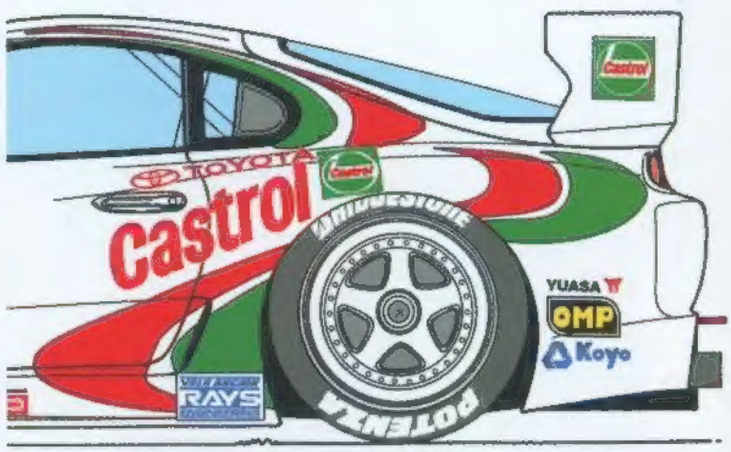
セガサターン完璧攻略シリーズ㉔

セガツーリングカーチャンピオンシップ必勝攻略法



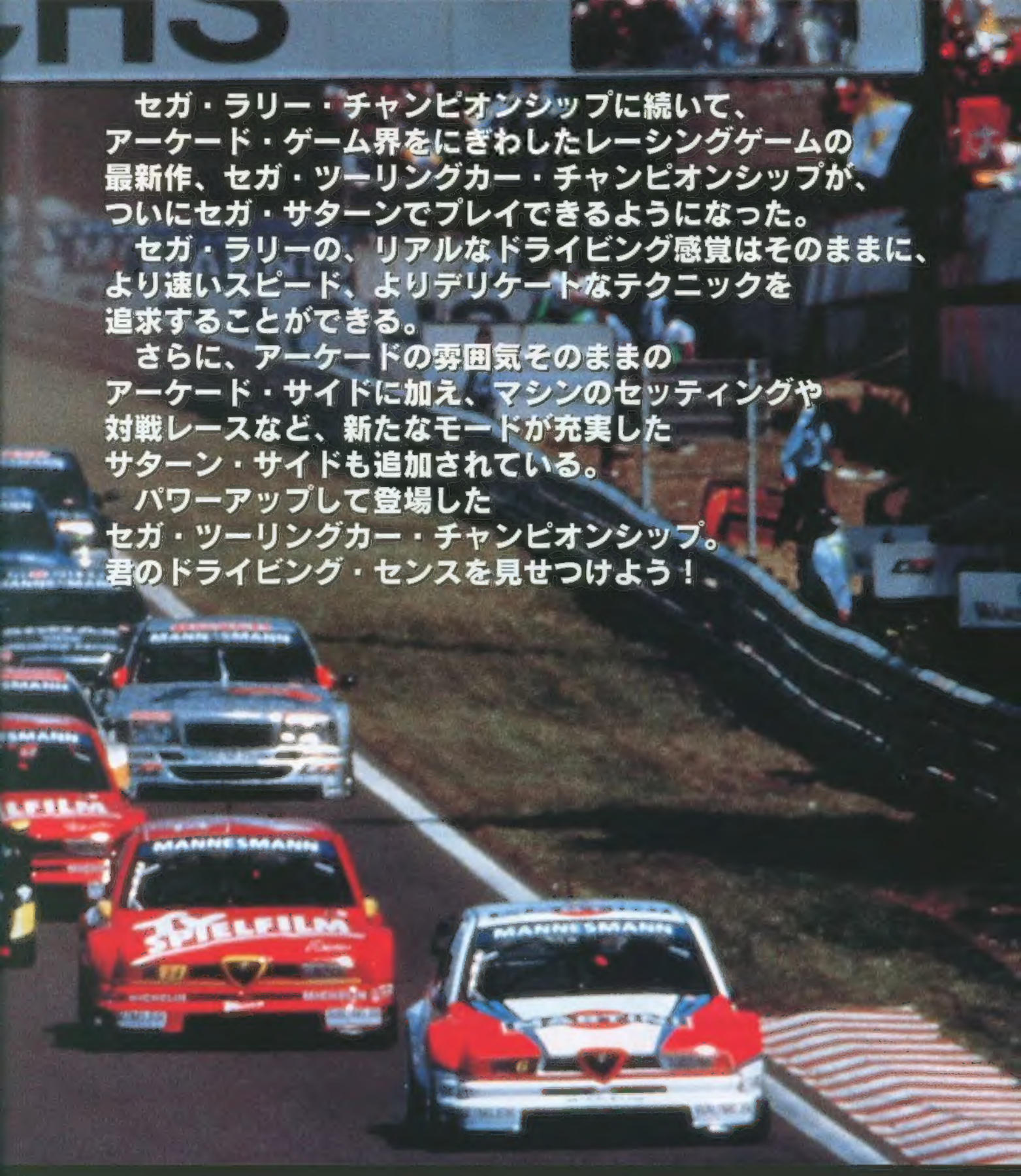
SEGA Touring Car™ Championship





C O N T E N T S

●登場マシン紹介
アルファロメオ155V6TI 4
メルセデスベンツC-CLASS 6
オペルカリブラV6 8
トヨタスープラGT 10
●ゲームの進め方
基本操作 12
ゲームモードのすべて 14
追加モードに挑戦 19
究極のチャンピオンを目指せ！ 23
グローバルランキングにチャレンジ 24
最強テクニック完全マスター
●ドライビング講座
マシンを走らせる 26
コースを読む 32
すべてのマシンを乗りこなす 35

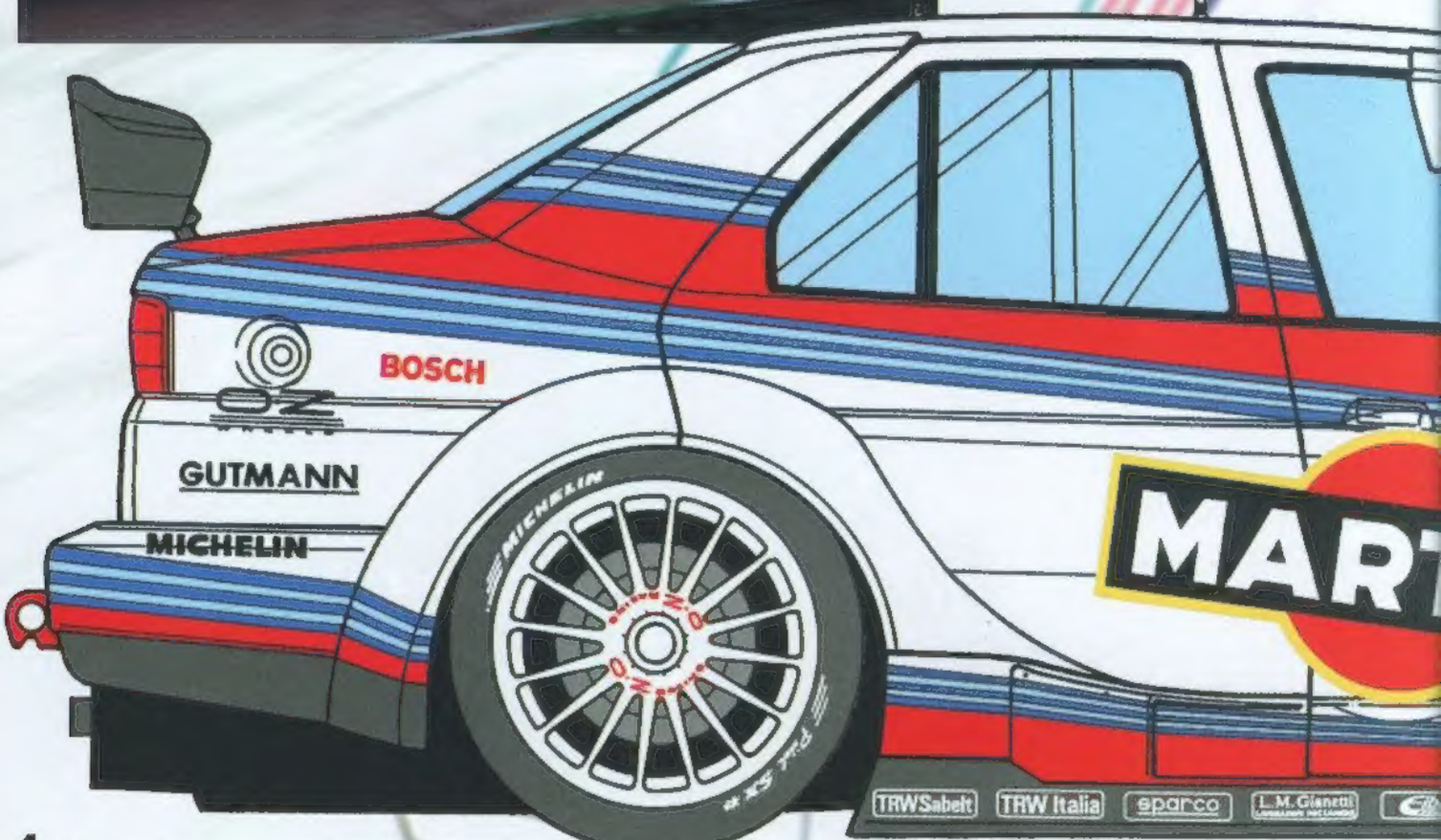


セガ・ラリー・チャンピオンシップに続いて、
アーケード・ゲーム界をにぎわしたレーシングゲームの
最新作、セガ・ツーリングカー・チャンピオンシップが、
ついにセガ・サターンでプレイできるようになった。
セガ・ラリーの、リアルなドライビング感覚はそのままに、
より速いスピード、よりデリケートなテクニックを
追求することができる。
さらに、アーケードの雰囲気そのままの
アーケード・サイドに加え、マシンのセッティングや
対戦レースなど、新たなモードが充実した
サターン・サイドも追加されている。
パワーアップして登場した
セガ・ツーリングカー・チャンピオンシップ。
君のドライビング・センスを見せつけよう！

●コース徹底攻略
コース攻略ガイドの使い方 42
第1戦
Country Circuit 44
第2戦
Grün Walt Circuit 50
第3戦
Brickwall Town 58
特別戦
Urban Circuit 66
公開戦
Boom Town Circuit 74
●コラム
スペシャルレッスン1 57
スペシャルレッスン2 65

ALFA RO
155 V6TI

レース王国イタリアの伝統を受け継ぐ、アルファ・ロメオの最新レーシングマシン。それが155V6TIだ。ラリーニやナニーニといったF1経験者の力で、デビューした年にチャンピオンに輝いた。

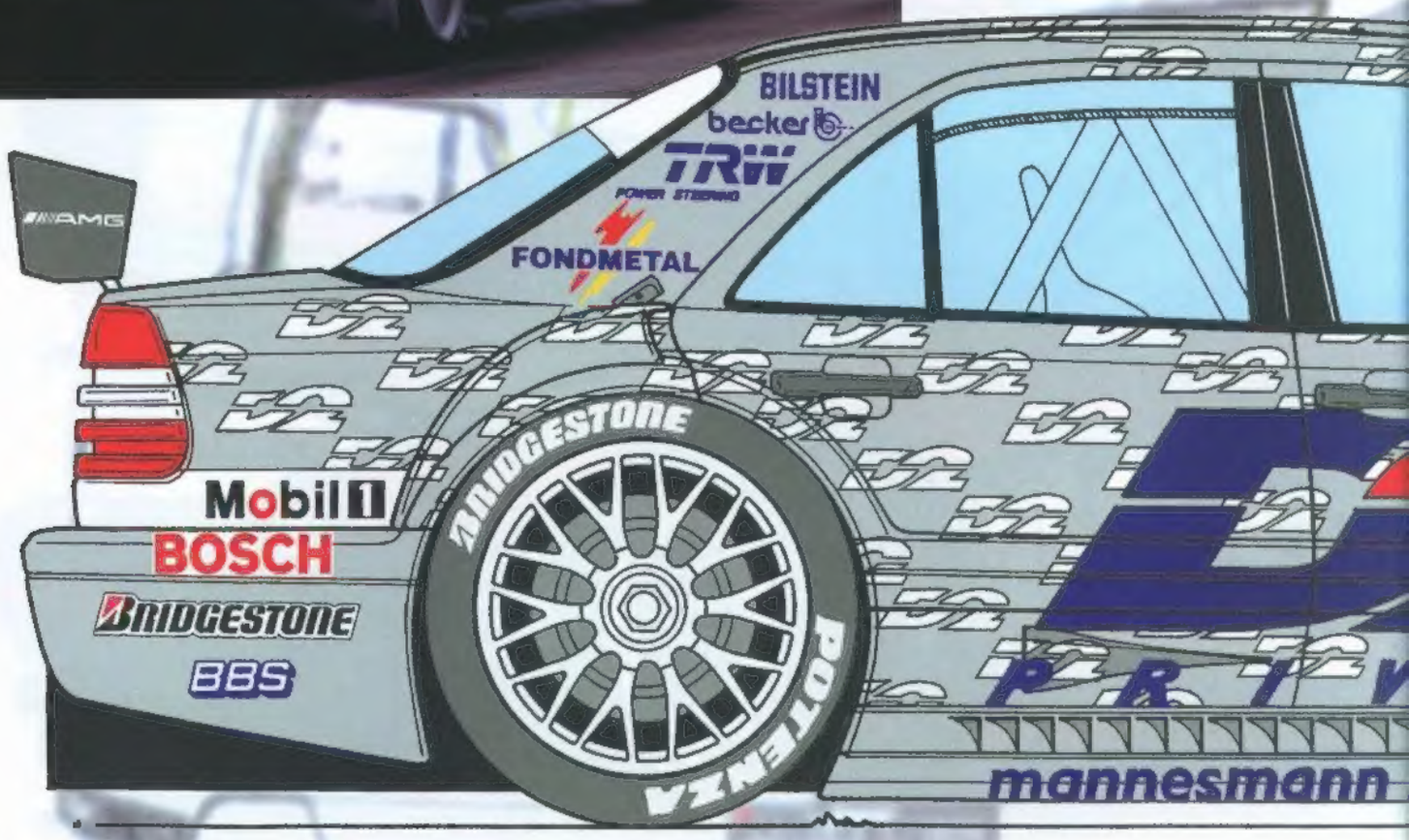


MEO

Engine Type : *V6 24vulves*
Capacity : *2499cc*
Max Power : *450bhp/11700rpm*
Max Torque : *30.6kgm/9500rpm*
Transmission : *6-Speed Semi-AT 4WD*
Length : *4620mm*
Width : *1798mm*
Height : *1355mm*
Wheelbase : *2540mm*
Weght : *1040kg+*
Brakes : *4-Channel ABS Ventilated Disks*

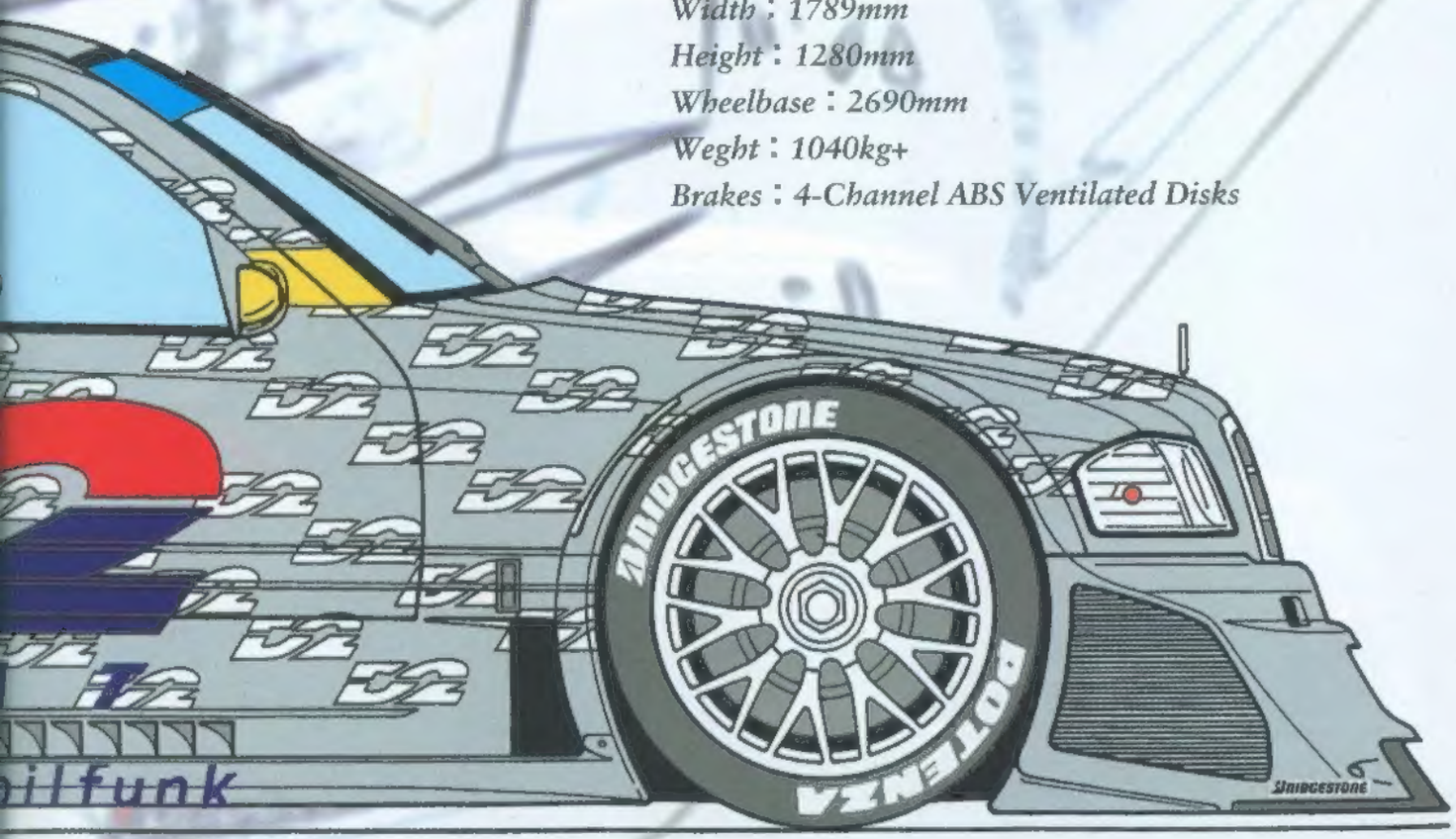
AMG ME
C-CLASS

ドイツのナショナルカラー、シルバーに塗られたメルセデスのハイテクレーシングカー。クラス１ツーリングカーの代名詞とも言える、最先端の技術を満載した究極のマシンだ。



RCEDES

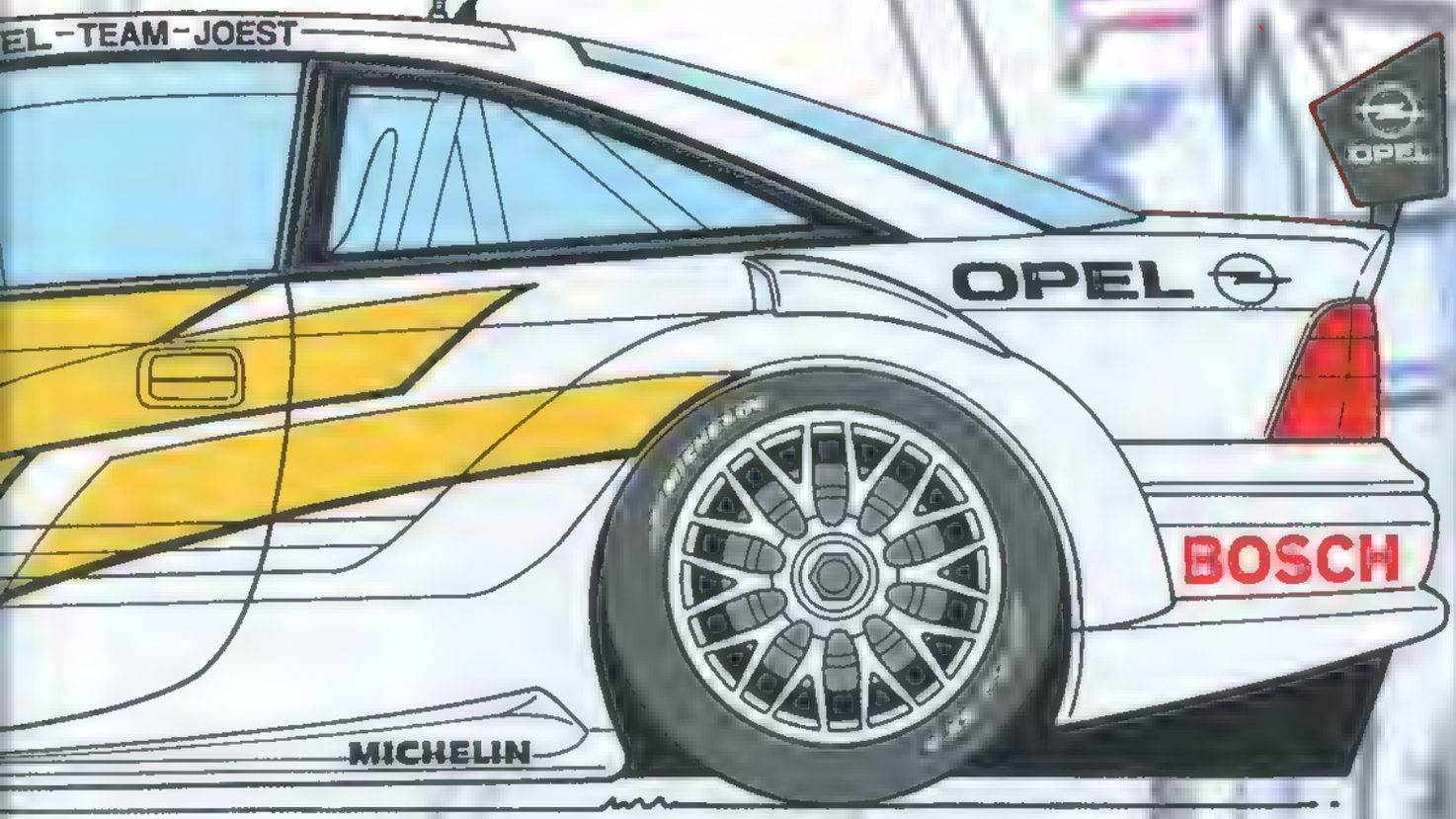
Engine Type : *V6 24vulves*
Capacity : *2499cc*
Max Power : *500hp/11500rpm*
Max Torque : *30.6kgm/9000rpm*
Transmission : *6-Speed Semi-AT RWD*
Length : *4666mm*
Width : *1789mm*
Height : *1280mm*
Wheelbase : *2690mm*
Weght : *1040kg+*
Brakes : *4-Channel ABS Ventilated Disks*



OPEL CA

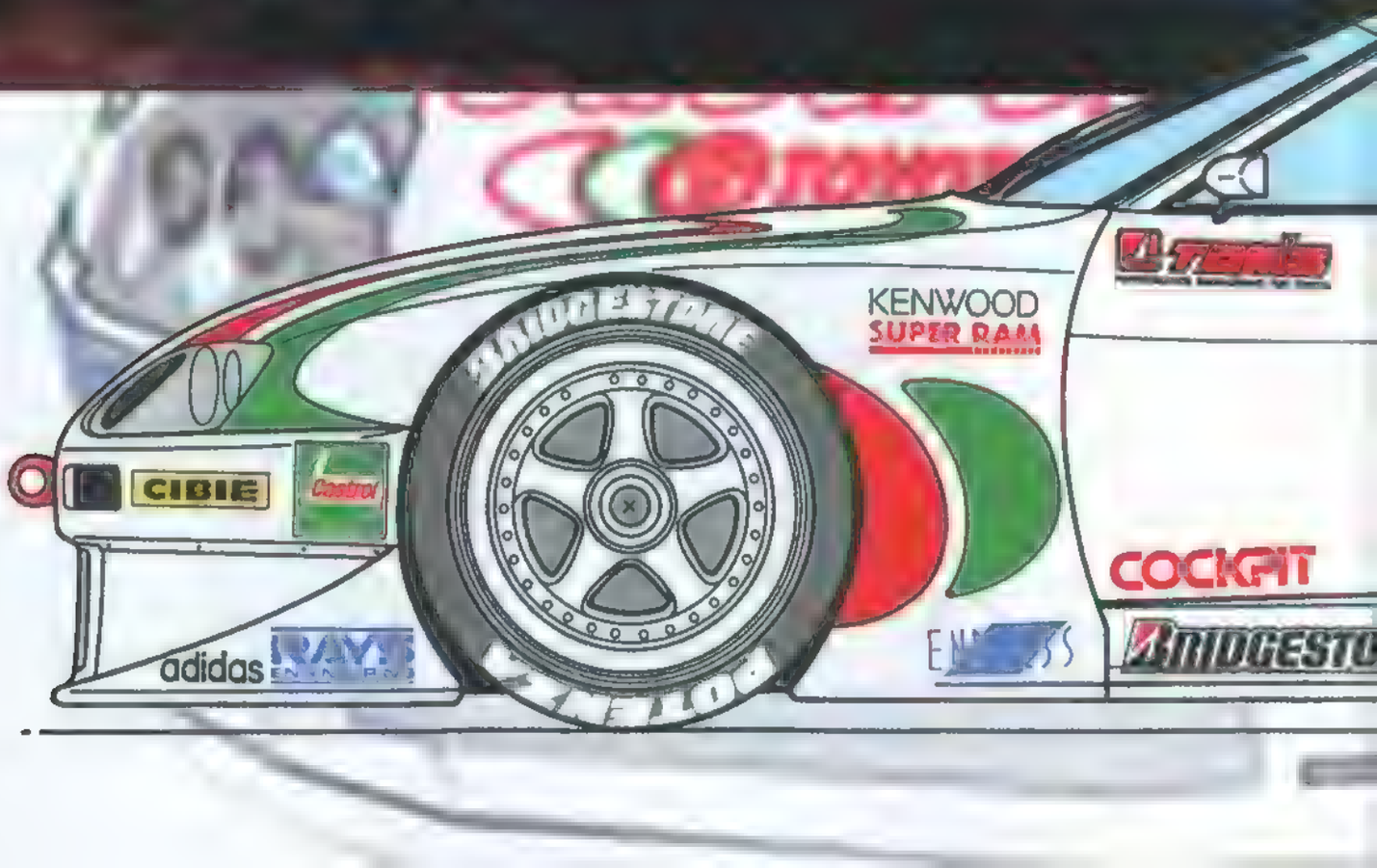
ドイツの大衆車メーカー、オペルが生みだした2ドアスポーツクーペが、攻撃的なレーシングカーとなってやってきた。その流線型のボディは空力に優れ、96年チャンピオンの栄冠に輝いた。

LIBRA V6



Engine Type : V6 24vulves
Capacity : 2498cc
Max Power : 500bhp/11650rpm
Max Torque : 31.6kgm/9000rpm
Transmission : 6-Speed Semi-AT 4WD
Length : 4673mm
Width : 1766mm
Height : 1285mm
Wheelbase : 2605mm
Weght : 1040kg+
Brakes : 4-Channel ABS Ventilated Disks

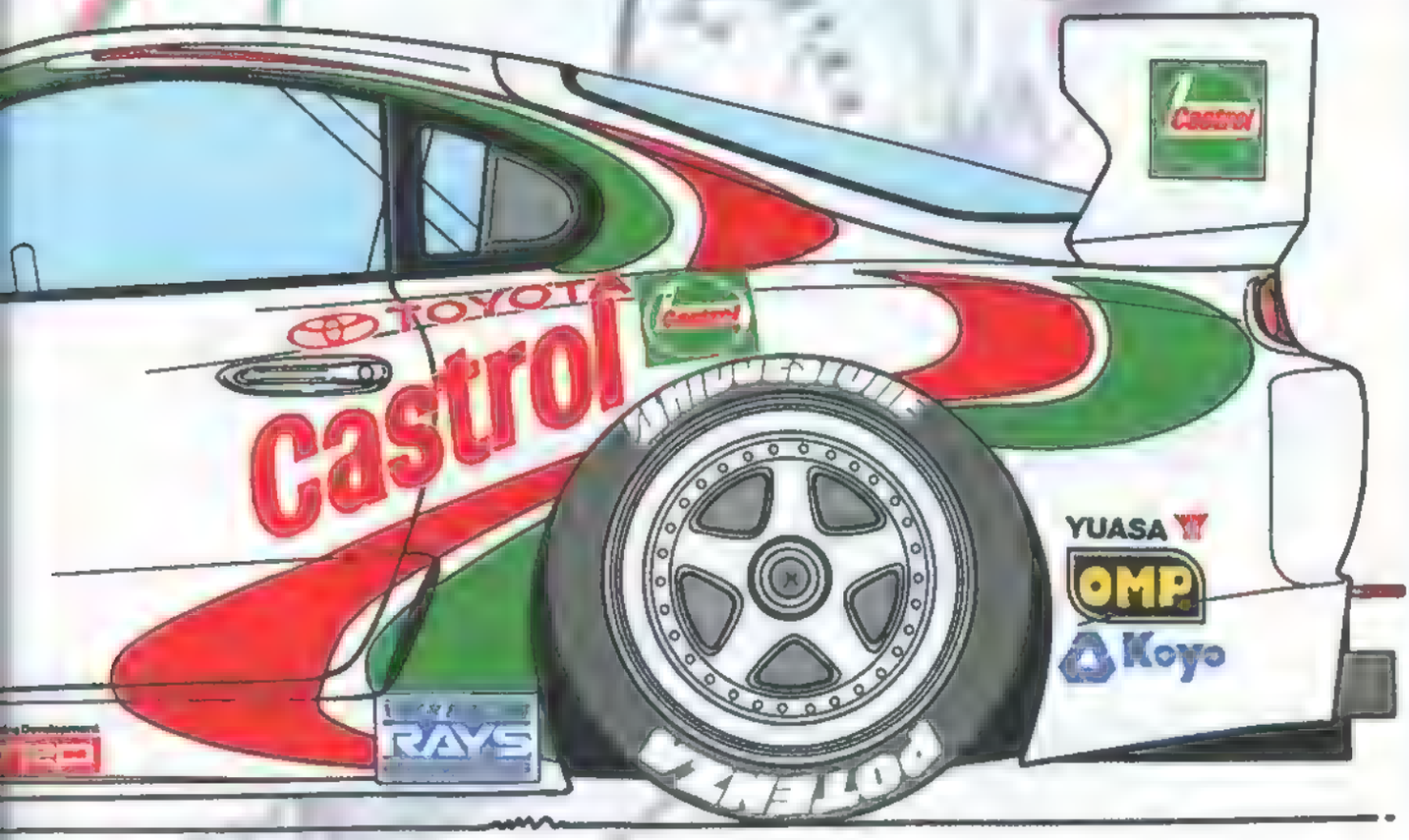
CASTRO
SUPRA



TOYOTA

スープラはほかの3車種と異なり、日本ＧＴ選手権に出場したマシン。そのエンジンはＦ3やＷＲＣ、ＪＴＣＣなどで活躍しているセリカGT-4の2000ccターボに積み替えられている。

Engine Type：Straight4 DOHC Turbo
Capacity：1998cc
Max Power：450hp/6000rpm
Max Torque：65.0kgm/4500rpm
Transmission：6-Speed MT FR
Length：4520mm
Width：1910mm
Height：1200mm
Wheelbase：2550mm
Weght：1100kg+
Brakes：Ventilated Disks



ゲームの進め方●その1

基本操作

セガ・ツーリングカー・チャンピオンシップは、通常のコントロールパッドだけでなく、スムーズなハンドリングが得られるレーシングコントローラーや、アナログキー付きのマルチコントローラーにも対応している。自分にあったコントローラーを選ぼう。

◆モード選択時

操　作	コントロールパッド	レーシングコントローラー	マルチコントローラー
モード選択	方向ボタン	ステアリング バタフライシフト	方向ボタン／ アナログキー
決定	スタートボタン A, Cボタン	スタートボタン A, Cボタン	スタートボタン A, Cボタン
キャンセル／ 前画面へ	Bボタン	Bボタン	Bボタン

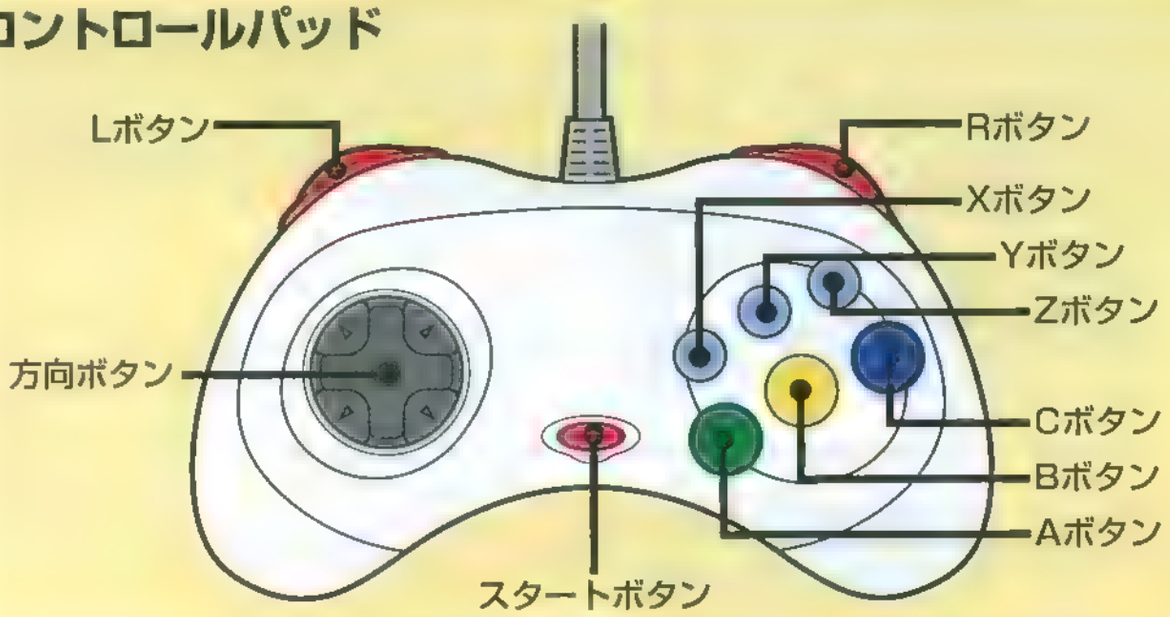
◆ゲーム中

操　作	コントロールパッド	レーシングコントローラー	マルチコントローラー
ステアリング操作	方向ボタン	ステアリング	方向ボタン／ アナログキー
ゲームスタート ／ポーズメニュー	スタートボタン	スタートボタン	スタートボタン
アクセル	Bボタン	Cボタン／Bボタン (ハーフ)	Rトリガー
ブレーキ	A, Cボタン	Zボタン／Yボタン (ハーフ)	Lトリガー
シフトアップ	Rボタン	バタフライシフト右	B, Cボタン
シフトダウン	Lボタン	バタフライシフト左	Y, Zボタン
視点切り換え	X, Y, Zボタン	Xボタン	Xボタン

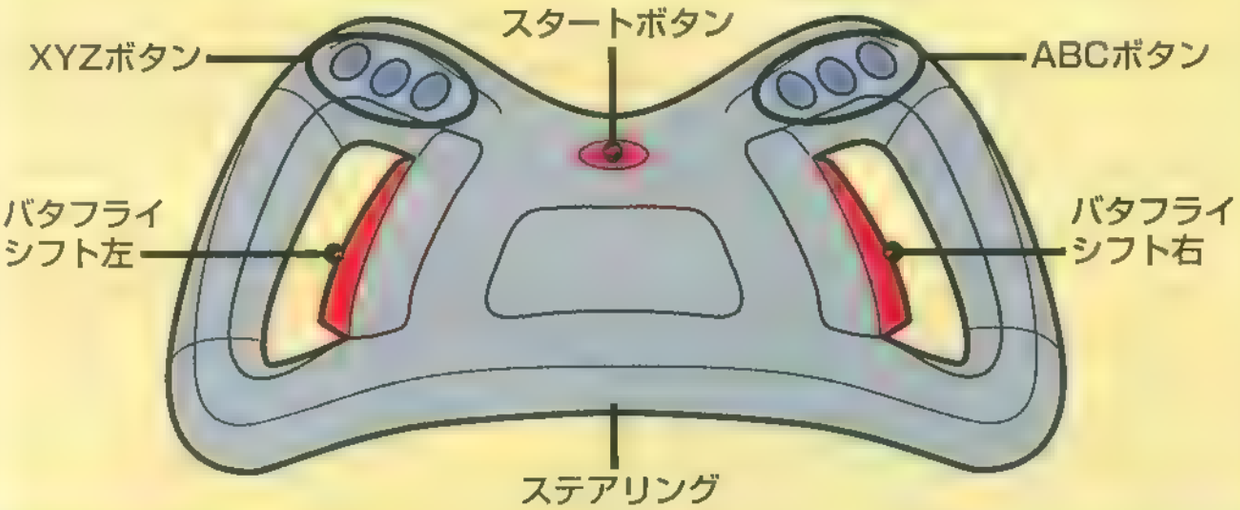
レーシングコントローラーとマルチコントローラーはステアリングがアナログ入力になっているので、微妙な操作をすることができる。また、マルチコントローラーのアクセルとブレーキもボタンを押す量に対応しているので、コーナリング時のデリケートな操作も可能なのだ。

それに対し通常のコントロールパッドでは、入力がオンとオフしかないため、アクセルやブレーキを断続的に押したり、ステアリングの切れ角を見極めるテクニックが要求されるぞ。

コントロールパッド



レーシングコントローラー



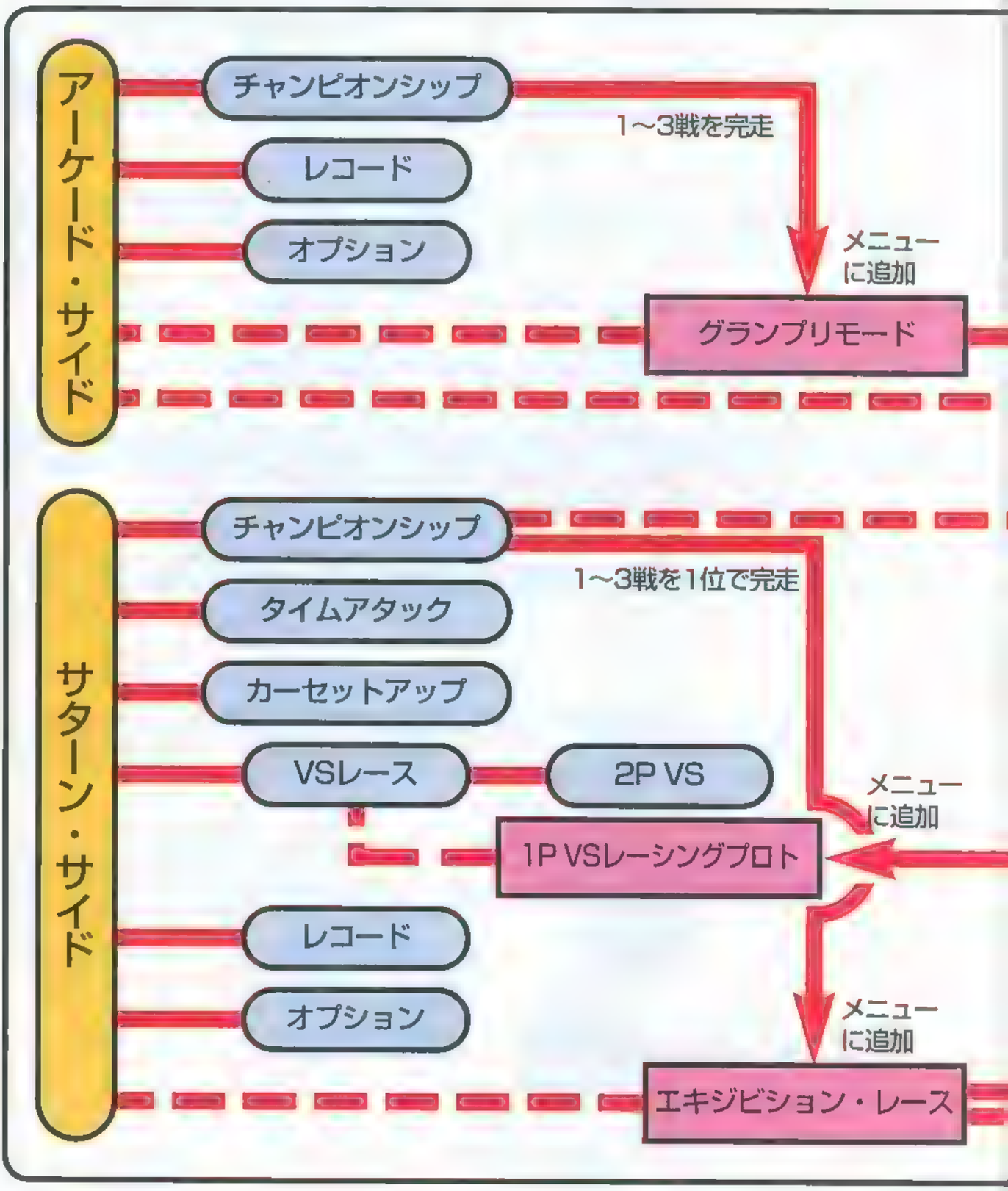
マルチコントローラー

ゲームの進め方●基本操作

ゲームの進め方●その2

ゲームモードのすべて

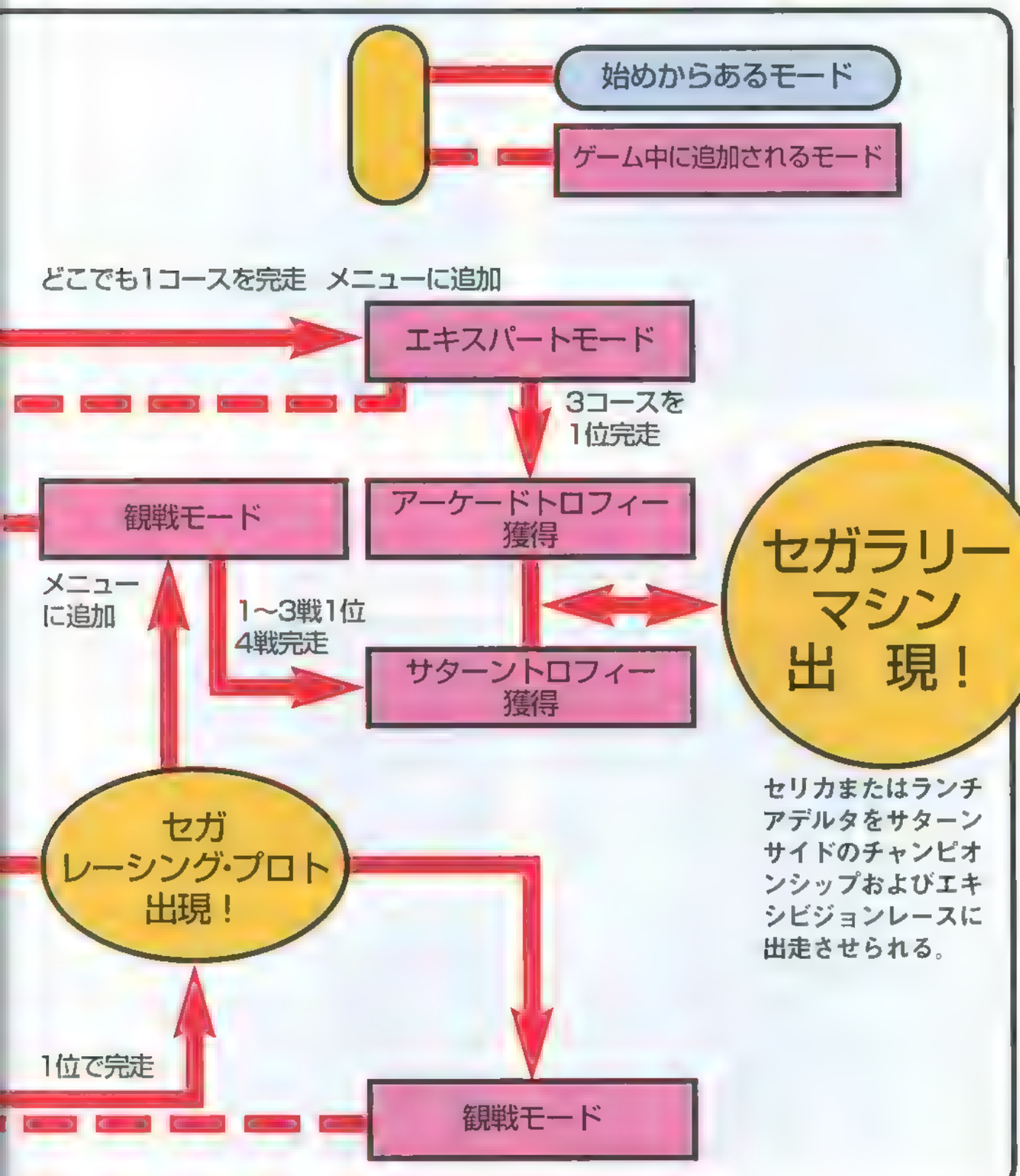
セガ・ツーリングカー・チャンピオンシップには、アーケード・サイド、サターン・サイドというふたつのモードが存在する。サターン・サイドにはアーケード・サイドにはないモードが追加されているうえ、双方にそれぞれ異なる隠しモードが出現するのだ！



◆増えていくゲームモード

アーケード・サイド、サターン・サイドいずれも、チャンピオンシップで勝てるようになってくると、隠されていた新しいモードが出現する。下のチャートに新たなモードの出現条件をまとめてあるので、これを参考にいろいろなモードにチャレンジしてみよう。すべてを制覇した偉大なドライバーには、特別なマシンに乗る資格が与えられるのだ。

一定の条件を満たすと、次々に新しいモードが出現する。



セリカまたはランチアデルタをサターンサイドのチャンピオンシップおよびエキシビジョンレースに出走させられる。

CHAMPIONSHIP ［チャンピオンシップ］

サターン・サイド　アーケード・サイド

予選から最終レースまで、息をもつかせぬデッドヒート！

コンピュータの操る８台のライバルマシンと、熾烈なデッドヒートを繰り広げるこのモードでは、プレイヤーは自分のマシンを選んで、予選から第３レースまでを制限時間内に完走しなければならない。成功すれば第４戦が出現するとともに、アーケード・サイドではグランプリ・モード、サターン・サイドではエキジビション・レースが出現する。

チャンピオンシップ・モードはまず、グリッドを決める予選から始まる。

マシンを選んで、レースを勝ち抜いていくチャンピオンシップ・モード。

各レースは予選や直前のレース結果に従って、ローリング・スタートで始まる

TIME ATTACK ［タイムアタック］

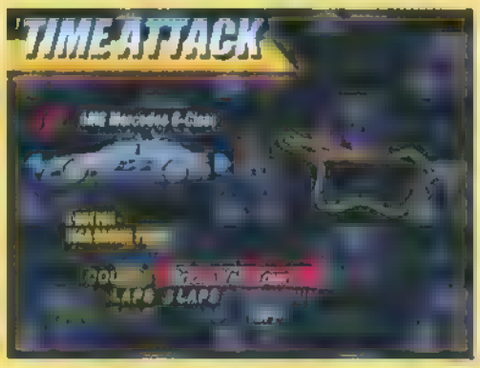
サターン・サイド

好きなコースを選んで好きなだけトレーニングできる

タイムアタックは、サターン・サイドのみに用意されているモードで、プレイヤーは自由にコースを選び、テクニックを磨くことが可能だ。制限時間もないし、ライバルカーもいないから、思う存分タイムを短縮することに集中できる。

また、17ページで説明するセッティング・モードでチューンしたマシンを、このモードでテストしてもいい。周回数は５周、あるいは無制限に設定でき、５周にセットされている時は、自分のベストタイムの走りをゴーストカーとして併走させられるのだ。

なお、タイムアタックでは、第４戦およびエキジビション・レースのコースも、すでに出現させてさえいればメニューに追加され、走ることができるぞ。



タイムアタックは、５周あるいは周回数無制限にセットできる

究極のテクニックを求め納得がいくまで走り込む　これが上達のコツだ

CAR SET UP [カーセットアップ]

サターン・サイドのみ

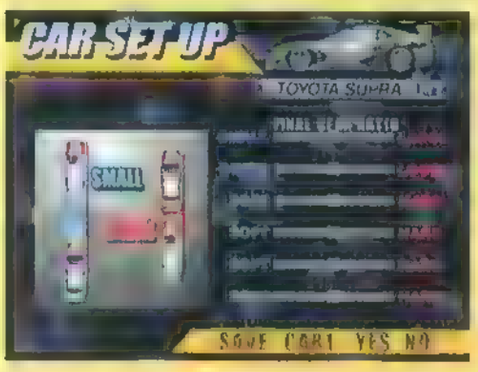
ハンドリングからギア比まで、自分好みにチューンアップ！

サターン・サイドでは、もともと用意されている４種類のマシンを微調整して、自分の走りにマッチしたスペシャル・カーに仕上げることができるのだ。

セッティングできるのは、最終減速比、タイヤの硬さ、前後それぞれのサスペンションの硬さ、ブレーキの利き、ステアリングの反応といった、マシンの挙動を左右するパーツ。それぞれの項目は、５段階に調整することが可能になっている。

１ラップの速さを追求するセッティングだけでなく、さまざまなマシンにトライして、マシンの操作感覚を磨いてもいい。

いろいろなセッティングのマシンを体験すると、アーケード・サイドのマシン挙動も、つかみやすくなるぞ。



マシンのセットアップは、ハンドリングやタイヤなど8項目にわたる。

自分だけのスペシャル・カーでレースを走ることも、サターン・サイドなら可能。

VS. RACE [ヴァーサスレース]

サターン・サイドのみ

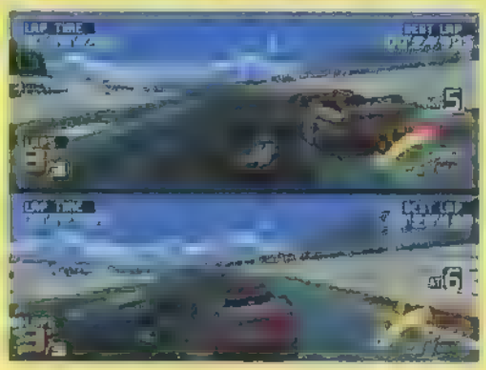
どっちが速いのか。友だちと互いのテクニックを競い合おう

もともとセガ・ツーリングカー・チャンピオンシップは、アーケードでは通信対戦に対応しており、他のプレイヤーとバトルを繰り広げることが可能だった。そのおもしろさは、もちろんサターン版のこのゲームにも組み込まれている。それがＶＳレースだ。

ＶＳレースでは、走行中の画面が上下２段に分かれ、それぞれのマシンを表示することによって同時にレースを行なうことを可能にしている。視界がやや狭くなるが、相手の走りも見えるのでとてもエキサイティング。

さらに、セガ・レーシングプロトタイプを出現させると、自ら鍛えたＡＩが操るマシンに自分自身で挑戦したり、あるいは友だちが鍛えたＡＩマシンと自分が対戦することもできるようになるぞ。

ＶＳレースでは、友だちと一緒に対戦。デッドヒートを繰り広げられる。



ＶＳレースの画面は上下2分割。相手の位置や走りのスタイルも参考になる。

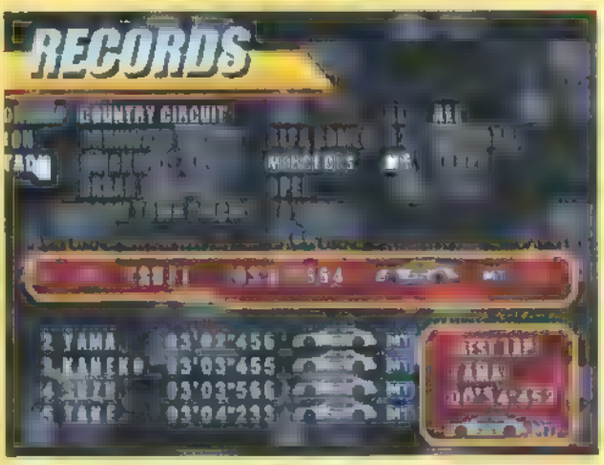
RECORD [レコード]

サターン・サイド　アーケード・サイド

最速ドライバーを目指し、ベストタイムを更新しよう

　このゲームでは、チャンピオンシップやタイムアタックで出した記録は、すべて保存され、このレコード・モードで確認することができる。記録はサターン・サイドとアーケード・サイドでそれぞれ別々に記録され、それぞれのサイドから選べる項目で見ることができるようになっている。

　記録はコースごとのトータルタイム、ベストラップなどが、すべてマシン別、セッティング別に分類されている。これで自分の走りかどういったタイプなのか、得意なマシンやコースはどれなのかを知っておこう。



レコードを見ると、自分の出したタイムがマシンやコース別で、一目でわかる

OPTION [オフション]

サターン・サイド　アーケード・サイド

ゲームの難易度からマシンへのダメージまで、細かく設定できる

　アーケード・サイド、サターン・サイドそれぞれに用意されているオプション・モードでは、ゲームの設定を変更できる。

　設定できるのは、チャンピオンシップ・モードの周回数と難易度、他のマシンや壁などに接触したときのマシンへのダメージ、そして後方の車を速くするブーストといった項目だ。とくに難易度は隠しコースを出現させやすくしたり、マシンへのダメージはONにしておくと、裏技の壁ターンができなくなるなど、ゲームへの影響は大きい。

　始めのうちは難易度を低くして、ダメージOFFで練習、上達してきたら難易度を上げ、ダメージをONにしてチャンレンジしてみよう。いつまでも低い難易度でプレイしていると、上達が遅くなるぞ。

オプション画面では、ゲームの難易度など、重要な設定を変更することが可能だ

マシンへのダメージがONだと、壁にぶつかったときなど、マシンの性能が低下してしまう

ゲームの進め方●その3

追加モードに挑戦！

ゲームを進めていくと、成績次第では、次々と新しいモードに挑戦することができるようになる。もちろん難易度もだんだん上がり、さまざまなテクニックを要求されることはいうまでもない。ふたつのトロフィー獲得を目指し、進んでいこう。

GRAND PRIX

グランプリ・モード　アーケード・サイトのみ

20LAPSの長丁場だ！

アーケード・サイドに最初に追加されるモードは、このグランプリ・モード。これはチャンピオンシップ・モードのように、コンピュータの操るライバルマシンとデッドヒートを繰り広げるレースだ。しかし、その周回数は20周と、一気に長くなっている。速く走るだけでなく、勝つためには、レースの駆け引きも重要なテクニックになってくるぞ。

ここで勝てれば、本格的なレーサーに一歩近づいたといえるだろう。

チャンピオンシップで完走する

グランプリ・モードを出現させるには、まず、アーケード・サイドのチャンピオンシップ・モードで、第3戦まで完走しなければならない。このときゲームの難易度は問われないので、早くこのモードをプレイしたい場合は、オプションで難易度をEASYに、周回数を2周に設定しておくといいだろう。完走さえすれば順位は関係ないので、ミスをせず、安定した走りを心がければいい。

メニューにグランプリ・モードが追加された

タイヤ交換のタイミングが鍵になる

グランプリ・モードは、第1～4戦のなかから、自分の選んだ1コースで行なわれる。レースは通常のチャンピオンシップ・モードと同じように、ローリングスタートで8台のマシンが順位を競う形式。周回数は20周だ。マシンのタイヤは5周程度しかもたず、その後はグリップが極端に低下する。そのため、完走するにはタイミング良くピットインすることが、重要になってくるのだ。

グランプリ・モードではピットインしてタイヤ交換をする

EXPERT MODE

エキスパート・モード　アーケード・サイドのみ

難易度、超アップ！　さらなるチャレンジへ

アーケード・サイドにグランプリ・モードと並んで追加されるのが、このエキスパート・モードだ。エキスパート・モードは、通常のチャンピオンシップ・モードと同じで、4つのコースを順番に完走していくレース。ところが、その難易度はチャンピオンシップ・モードとは比べものにならないほど、高くなっているのだ。

グランプリモードで完走する！

エキスパート・モードは、グランプリ・モードをどれかひとつでも完走すると出現し、メニューに追加される。どのコースをクリアしてもいいので、エキスパート・モードへの最短距離は、いうまでもなく第1戦Country Circuitでの挑戦ということになる。もちろん、グランプリ・モードは20周の長丁場。やっとチャンピオンシップの第1戦をクリアできるという程度のレベルでは、完走は難しい。

グランプリ・モードで完走！　長い戦いだった。

エキスパートモード出現！

グランプリ・モードで完走すると、次のゲーム開始時から、トップメニューにエキスパート・モードが追加される。エキスパート・モードでは、マシンの走行特性が大きく異なることを除けば、レース自体はチャンピオンシップ・モードと同じ。そして、このレースを第3戦まで完走し、1位でゴールすれば真のチャンピオンの証として、アーケード・トロフィーを手にすることができるのだ。

エキスパート・モードのコースはチャンピオンシップと同じ。

マシンの挙動は、超シビア！

エキスパート・モードの最大の特徴は、そのマシン特性にある。とにかくマシンが曲がらないうえ、操作が難しいのだ。とくにＦＲ車のマシンなど、ちょっとステアリングを切りすぎれば、簡単にテールスライドしてしまう。挙動がナーバスなのは4WD車も同じで、コースアウトなど日常茶飯事。ここまでに身につけてきたテクニックを、もう一度振り返って、特訓しなおす必要があるだろう。

暴れ回るマシンを抑えきるにはかなりのテクニックを要する。

EXHIBITION RACE

エキジビション・レース　サターン・サイドのみ

サターン・サイドだけの隠しコースが出現！

アーケード・サイドのグランプリ・モードに対して、サターン・サイドでチャンピオンシップ・モードを完走すると、アーケード・サイドにはない、初登場のまったく新しいサーキットを走ることができるようになる。

この新コース、これまでのコースの要素を少しずつ含んだ興味深いレイアウトになっている。攻略しがいのあるコースといえる。

サターン・サイドのチャンピオンシップを完走

グランプリ・モードが、アーケード・サイドのチャンピオンシップ完走で出現したように、エキジビション・レースのコースは、サターン・サイドのチャンピオンシップ・モードで、第3戦までを1位で完走すれば出現する。他のモードの時と同様に、とにかく早くプレイしたい場合は、難易度と周回数を下げ完走しさえすれば、新しいモードがメニューに追加されるので、まずは確認してみるのもいいだろう。

エキジビション・レースがメニューに追加された。

見たことのない新コースが登場！

エキジビション・レースに使用されるコースは、これまで使われていたサーキットとは異なる、まったく新しい設計のものだ。このコースは全長がおよそ2．8キロで、コーナーが11個ある。おもに中高速コーナーが中心の高速サーキットといえるだろう。もっとも、バンクあり、フラットコーナーあり、S字ありとレイアウトは多彩。完走はそれほど難しくないが、タイムを極めようと思うと、かなりのテクニックを要求されるテクニカルな面も合わせ持っている。このエキジビション・レース、一度出現させさえすれば、それ以降は、タイムアタック・モードでも走行できるようになるぞ。

新しいコースは、ハイスピードでのコントロールを要求されるスリリングなサーキットだ。

景色がきれいな新コース。海岸のリゾート地のような雰囲気を持っている。

SEGA RACING PROT

セガ・レーシングプロト　サターン・サイトのみ

ドライビングスタイルを記憶する黄色と黒のボディ

ゲームに登場するマシンは、最初は4WD車が2台、FR車が2台の計4台。しかし、条件をクリアすれば、新しいマシンに乗ることも可能なのだ。サターン・サイドのエキジビション・レースで完走すると出現するのがセガ・レーシング・プロトと呼ばれるマシン。このマシンには、プレイヤーの走りを記憶し、自走する機能があるのだ。

エキジビションレースで完走

セガ・レーシング・プロトを出現させるにはまず、チャンピオンシップ・モードの完走によって新たに加わった、エキジビション・レースを制限時間内にゴールしなければならない。ここでも順位や、難易度と周回数の設定は問われないので、早くこのマシンに乗ってみたいのというのなら、オプション画面で難易度をEASY、周回数を2周にしておけばいいだろう。

エキジビション・モードで完走すると、このマシンに乗れる

セガ・レーシング・プロト出現！

セガ・レーシング・プロトは、サターン・サイドのチャンピオンシップ、タイムアタック、そしてVSレースに出走させることが可能だ。そして、VSレースやチャンピオンシップでは、自分でマシンを操らずに、コンピュータに操作させてタイムを狙うこともできるようになっている。このマシンの性能は通常のFR車と同じだが、プレイヤーがこのマシンを乗りこなした記録が蓄積され、コンピュータのドライビングに反映されるようになっているのだ。さらに、パワーメモリーでAIマシンのデータを持ち運び対戦することもできる。またオプションでCPUをAIに設定し、ライバルカーの走りをAIにできるぞ。

コンピュータの操作するプロトタイプは、始めはものすごく遅い。

速い走りを極めれば、コンピュータのタイムもどんどん上がってくるのだ

ゲームの進め方●その4

究極のチャンピオンを目指せ！

サターン・サイドとアーケード・サイド。このふたつのゲームをともに制覇したプレイヤーには、さらに新しいマシンを操れるというご褒美が、というよりは、さらなる試練が待ち受けている（？）。そのマシンとは、なんとセガ・ラリー・チャンピオンシップの2台なのだ。

アーケードトロフィー

テクニックを極めろ！

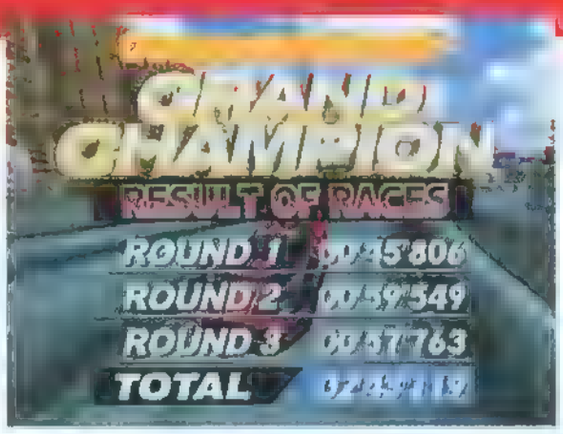
アーケード・サイドを極めるには、エキスパート・モードを出現させ、そのレースで3戦まで完走し、しかも優勝を果たさねばならない。この、もっとも操作の難しいモードを走り抜いたものには、その努力を讃えてアーケード・トロフィーが授けられる。

ついに、アーケード・トロフィーを獲得した

サターントロフィー

最速マシンを育てていく

サターン・サイドのトロフィーは、エキジビション・レースに完走すると登場するセガ・レーシング・プロトを、チャンピオンシップを観戦モードで1位完走、つまり優勝させる必要がある。究極のマシンを育て上げた者だけが、この栄光を手にできるのだ。



レーシング・プロトを優勝させなくてはならない。

セガラリーマシンに乗ろう

サターン・サイドとアーケード・サイド、それぞれのトロフィーをともに獲得した者は、セガ・ラリー・チャンピオンシップのマシン、トヨタ・セリカとランチア・デルタを操作できるようになる。このふたつのマシンはサターン・サイドのチャンピオンシップとエキジビション・レースにだけ出走可能だ。マシンの性能はセガ・ラリーのもの同じだが300キロ以上出すことができる。

激しいドリフトが楽しいセガ・ラリーのマシン。

ゲームの進め方●その5

グローバルランキングにチャレンジ

コンピューターカーや友だちとの対戦、孤独なタイムの追求。このゲームの楽しみはそれだけではない。インターネットを使ってセガＳＴＣホームページにアクセスすれば、世界中のプレイヤーたちと、タイムを競うことができるのだ。

セガSTCホームページ

世界中のライバルとタイムを競い合おう

セガＳＴＣホームページに、パソコン、あるいはセガサターン・モデムでアクセスすれば、グローバルランキングと呼ばれるリストに、プレイヤーが出したタイムを登録することができる。この機能を使えば、自分がどの程度のテクニックを持っているのか、世界のレベルで知ることができるのだ。ランキングは、レコード画面に表示されるパスワードをホームページに送信するだけで登録できる。

インターネット環境があれば世界のライバルと競い合える。

12月25日、世界のトップレーサーが集合する！

グローバル・ネットイベントに参加しよう！

セガＳＴＣホームページでは、通常のグローバルランキングだけでなく、ネットイベントという１日だけの特別レースも開催される。日時は12月25日、クリスマスの正午だ。この開催日が近づくと、ゲーム画面にネットイベントの開催告知が表示されるようになる。開催当日にはゲームメニューにネットイベントのモードが、24時間だけ一時的に増えて、プレイできるようになるのだ。

このモードをプレイできるのは、イベント開催期間の24時間だけ。記録したタイムは、通常のグローバルランキングと同様に、インターネットにアクセスして登録する。

さらにネットイベントはこれだけでは終わらない。これ以降も新たなイベントが用意されているのだ。

ネットイベントのタイムも、ホームページに登録する。

イベント開催日が近づくと、画面に予告が表示される。

SEGA

Touring Car Championship

最強テクニック 完全マスター

デリケートで、しかも激しい走りが要求されるセガ・ツーリングカー・チャンピオンシップ。最速タイムをマークするには、基本的なテクニックをしっかりマスターしておかなければならない。スーパーラップも、まずはそこから始まるのだ。

ドライビング講座●Part1

マシンを走らせる

リアルな挙動を示すセガ・ツーリング・チャンピオンシップのマシン。タイムを上げるにはまず、どんな走りが速いのかを頭にたたき込んでおく必要がある。これを知っていれば、マシンの動きを、肌で感じることができるようになるだろう。

STEP 1
マシンの挙動を知る

アクセルを踏んで加速、ブレーキで減速、ステアリングで旋回。だが、これだけでは、マシンの動きを知ったことにはならない。加速したり、カーブを曲がるときには、マシンにさまざまな力が作用しているのだ。

こうした力のバランスが崩れると、マシンは横滑りやスピンをしてしまうのである。

ここでは、マシンのボディやタイヤにかかる力、とくに慣性とタイヤのグリップの関係について理解していこう。いったい、レーシングマシンはどうやって走り、止まり、そして曲がるのだろうか。

加　減　速　前へ進む、止まる

●アクセルとギアボックス

止まっているマシンが前に進むのは、エンジンのパワーが、変速ギアを通してタイヤを回転させるからだ。このゲームのマシンは、ＡＴ車もＭＴ車も６段のギアを持っている。

簡単にいえば、低いギアは速度は遅いが加速がよく、高いギアは反対に、加速は鈍いが最高速度が高くなる。ギアを順番に高くしていくことで、スムースに加速できるのだ。

すばやい加速を可能にするため、ギアは6段変速に。

●ブレーキとギアボックス、そしてステアリング

アクセルを踏み、ギアを上げていくと、マシンはスピードを増す。逆にスピードを緩めるには、アクセルを戻す、ブレーキを踏む、そしてギアを下げるという方法がある。急激な減速には、これらを併用することが効果的だ。また、ステアリングを切ることによってもタイヤの路面への抵抗が増し、マシンは減速することを覚えておこう。

ただステアリングを切っただけでもマシンは減速する

●ステアリングとアクセルのコンビネーション

普通、自動車はステアリングを切れば曲がると考えられている。しかし、マシンは、単純にステアリングを切った分だけ曲がるというわけではない。これはスピードの変化によってマシン前後の荷重が変わり、タイヤのグリップが変化するからだ。例えばコーナーでは、慣性の力によって、マシンがコースの外へ押し出されていってしまうのである。

スピードが速すぎると、マシンはコーナーを曲がりきれない。

●ブレーキとギアボックスの使い方

タイヤのグリップはマシンがコーナーを曲がる能力を決める重要な要素だ。前輪の路面を捉える力が後輪より強ければ、後輪が横滑りして、マシンはステアリングを切った角度より大きく曲がる。カーブの手前で強く減速すると荷重は前輪へ強くかかって路面へ押しつけられ、反対に後輪は滑りやすくなって、スピンしやすくなるのだ。

急ブレーキを踏むと、マシンは前のめりになる。

荷重移動について知っておこう

ここでマシンにかかる荷重について説明していく。簡単にいうと、マシンは加速をすれば荷重が後ろへ強くかかり、減速すれば逆に前へ強くかかる。立って電車に乗っているときを思い出してみると、わかりやすいだろう。また、コーナーを曲がる際には遠心力、つまりマシンを曲がりたい方向とは逆へ押し出そうとする力が働く。こうした力が常に走行中のマシンにはかかり、前後のタイヤのグリップを変化させているのだ。

4つのタイヤにかかる力のバランスが崩れると姿勢が乱れる。

●加速

●ブレーキング

●コーナリング

STEP 2

マシンを速く走らせる

エンジンのパワーや、マシンへかかる荷重が、どのようにタイヤに伝わるかを理解したら、次は速く走るためのテクニックをマスターしよう。あたり前のことだが、速く走るためにはマシンのスピードを常に高い状態に維持することが必要だ。だが、これは口で言うほど簡単ではない。コーナーを曲がるスピードが速すぎればマシンは理想のラインを外れ、速さを失ってしまう。限界ぎりぎりのスピードを知る必要があるのだ。

スピードをキープする　エンジンの回転数を落とさない

●アクセルワーク

レース中、アクセルは常に全開にしておくほうが望ましい。とくに高いギアのときは、いちど下がったエンジン回転が、なかなか上がらないからだ。そうなるとギアを下げ、再び加速しなければならず、貴重なスピードを失う。緩い減速が必要なときはシフトチェンジで行ない、どうしても必要なときは、ほんの一瞬アクセルを緩めるようにしよう。

一度下がったエンジン回転はなかなか上がらない

●シフトチェンジ

コーナーごとに、最適のギアを選ぶのも、スピードを維持するポイントだ。エンジン回転が最高の状態でも、ギアを1段落とせばスピードは落ちる。この方法でコーナーを曲がる速度を設定すれば、コーナーを抜けたあとスムーズに最高速に戻すことができる。ギアを変えずにコーナーへ進入すると、スピードとともにエンジン回転も落ちてしまう。

コーナーではギアを下げ、エンジンを高回転に保つ

●急加速

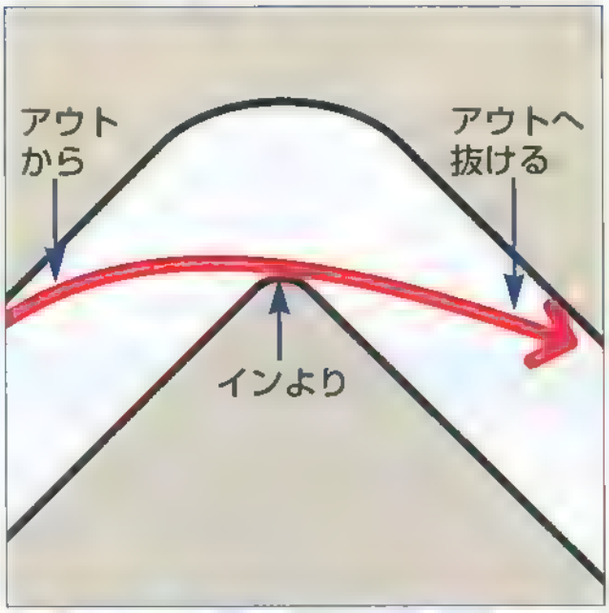
予選のスタート時、ピットアウト、あるいはスピンなどのトラブルからリカバーするとき、できるだけ早くスピードを上げるには急加速が必要になる。ポイントはギアを上げていくタイミング。エンジンが最高回転数に達した瞬間にシフトチェンジ。これが大切。慣れればメーターを見なくても、エンジン音を聞くだけでできるようになるぞ。

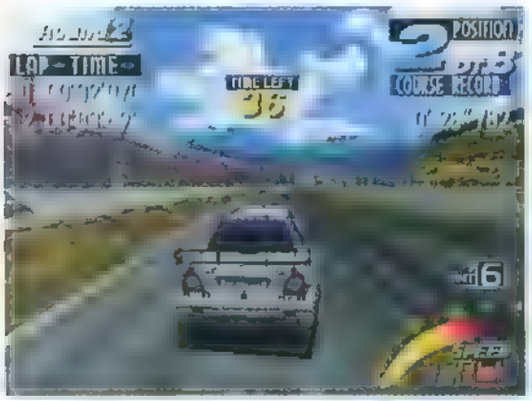
低いギアで最高回転数を続けるとそのぶんタイムロスになる

ライン取りがすべてだ！

●アウト・イン・アウト

アウト・イン・アウトと呼ばれるテクニックが、コーナリングの基本になる。マシンは急激に曲がるほどタイヤへの抵抗が増し、速度を失う。そこでできるだけ緩い曲率でコーナーを曲がるためには、コーナーの外側から緩やかにイン側へ寄り、そこからコーナー出口へ、アウト側へ膨らみつつ抜けていく。これがアウト・イン・アウトだ。コーナーのもっともきついところで、マシンがインに寄っている状態が基本だが、これは路面状況やコースの形状によって変わることもあるぞ。



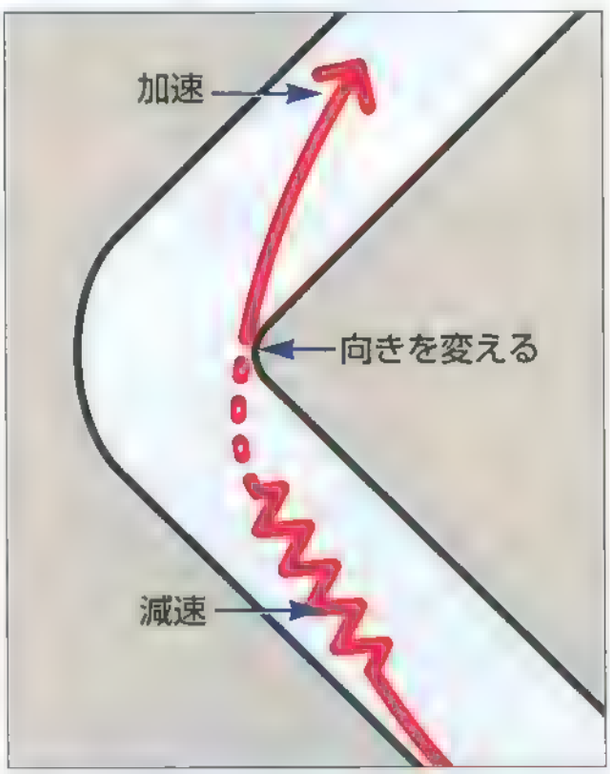


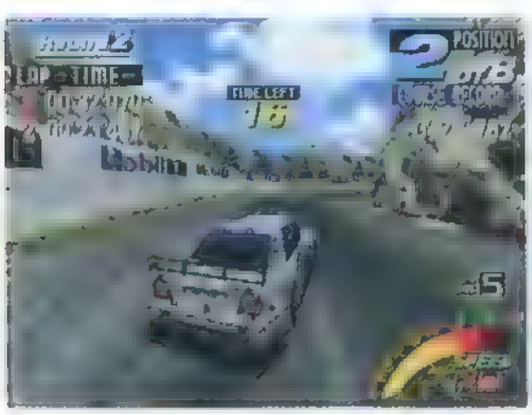
まず、アウト側から緩やかにコーナーへ進入する。

インぎりぎりをなそるように抜け、アウトへ膨らんでいく。

●スローイン・ファストアウト

きついコーナーでは、スピードが高すぎると遠心力で、マシンが曲がりきれなくなる。そのため、曲がりはじめる直前にスピードを落としてコーナーへ進入、そこから加速しながら抜けていくようにする。これがスローイン・ファストアウトだ。ただし、早めに減速してしまうとタイムロス。減速ポイントぎりぎりですばやくシフトダウンしよう。





オーバースピードになる直前にすばやく減速する。

ドリフト　タイヤのグリップを感じる

●グリップ走行

コーナーを曲がるとき、マシンのスピードが限界を超えていれば、タイヤは滑り始める。これがドリフト。ドリフトすると路面との摩擦抵抗が減り、スピードは落ちるから、タイヤを滑らさないように走るのが理想だ。だが、滑らないからといって限界より低いスピードで走っては意味がない。タイヤが滑り始めるぎりぎりのポイントを見つけ出そう。

タイヤがわずかに滑るくらいのスピードがもっとも速い

●テール・スライド（カウンター・ステア）

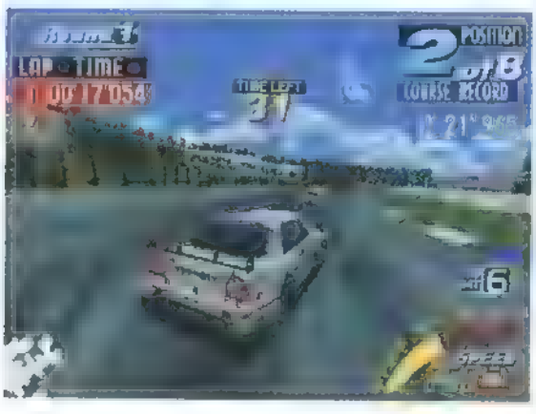
速度がコーナーの限界を超えると、マシンは、ステアリングを切っても曲がらなくなる。さらに、無理にステアリングを切れば今度は後輪が滑り出して、マシンは横を向いてしまう。この場合、ステアリングを逆に切れば、スピンを防ぎ、姿勢を安定させることができる。ただし、マシンのスピードは落ちるので、ミスのリカバー以外では多用できない。

後輪が滑ってしまったら、ステアリングを逆に切る

●4輪ドリフト

前輪と後輪がともに、同じ程度ドリフトすると、マシンは斜め前方へきれいにスライドしていく。パワーは確実に路面へ伝わり、姿勢も安定しているので、コーナー脱出後の加速もスムースだ。これが俗に言う4輪ドリフトという状態で、おもに中低速コーナーで威力を発揮する。ハデなドリフトはスピードを失うだけだが、マシンのコントロールが適切なら、知っていて損はない技だ。

4輪ドリフトのコツは、行きたいラインを頭に描き、マシンがそこへ向かっているかを確認すること。また、マシンの姿勢がコーナーリング中、一定であること。コーナー進入時にやや多めにステアリングを切り、そこからはアクセルワークでタイヤの滑りをコントロールしていくようにするといい。



理想の走行ラインでスムーズに抜けていく4輪ドリフト。

マシンのテールが流れないよう、スピードをコントロール。

STEP 3

レースの駆け引きを身につける

コースを速く走れるようになってきても、レースでライバルカーより遅ければ意味はない。勝利を手にするためには、ただ速いだけでなく、他車との駆け引きをも身につけておく必要があるのだ。とくに難易度の高いエキスパート・モードや、同レベルの友だちと対戦するＶＳモードでは、追い抜きやブロックのテクニックが勝敗を分けることになる。ここでは、こうしたインサイドワークを確実にマスターしていこう。

追い越し　先行車をパスする

●スリップストリーム

ストレートで先行車の真後ろにつくと、空気抵抗がそこだけ少ないので、マシンが先行車に吸い寄せられる。これがスリップ・ストリームという現象だ。ストレート手前のコーナー出口でぴったりと後ろにつけば、直後のストレートで横に並ぶことができるぞ。

スリップ・ストリームを利用すれば、最高速をわずかにアップできる。

●コーナリングで抜く

コーナー進入時にインに寄りすぎると、スピードが低下し、マシンはアウト側へ膨らんでしまう。だが、ライバルカーが自分の外側を走行していれば、イン側の車が有利だ。アウトへ膨らんでも、外側にいるライバルを壁がわりに、コースアウトを避けられるのだ。

ライバルカーと並んだときは、コーナーで強引にイン側へ入ってしまおう

ブロック　リードをキープするテクニック

相手を抜く方法を覚えたら、今度は逆に、相手に抜かれないテクニックもマスターしよう。操作のかなり難しいエキスパート・モードでは、ブロックのテクニックは絶対に知っておくべき基本技術といえる。

コクピット・ビューでプレイしているときは、バックミラーに写る後続車が右側か左側かを確認し、走行ラインを相手を妨害する方向に少しずらす。車体ビューのときは、後続車が見えないので、相手が近づいていると感じたら、理想の走行ラインより少し内側を走るといい。アウトから抜くのは難しいので、こうすればリードをキープできるだろう。

相手の走行ラインを塞ぐ位置につけば、ライバルは抜こうにも抜けない

きついコーナーでは相手にインを与えて無理な追い抜きをさせ、加速で抜き返す。

ドライビング講座●Part2

コースを読む

レースに使われるコースは、ストレートあり、多彩なコーナーありと、複雑なレイアウトになっている。また、コースの傾斜や路面の起伏、コース幅など、速く走るために頭に入れておかねばならない要素は意外に多いのだ。

STEP 1
コースの特徴をつかむ

それぞれのコースを攻略するには、まず目的のコースがどんなレイアウトなのかを、ひとつひとつチェックしていく必要がある。ひとくちにコーナーといっても、その曲率や長さ、バンクの有無などによって、走り方は大きく変わってくるのだ。

ストレート　次のコーナーへの準備

●コーナーへの進入準備

ストレートはただ漠然と走ればいいというものではない。そこは次のコーナーへ進入する準備を整える場所なのだ。アウト・イン・アウトの原則から、ストレートでは、次のコーナーのアウト側に寄って走ることが基本的な走行テクニックになるぞ。

次のコーナーが右カーブなら、ストレートでは左側へ寄って走るべきだ。

コーナー　様子を見ながら進入する

●高速コーナー

6速全開で抜ける高速コーナー。ここでは走行ラインを守ることがなにより重要になる。ハイスピードで長い距離を走るため、ラインを外しスピードが落ちるとタイムに大きく影響するからだ。ステアリングを細かく修正して、タイヤを滑らさないようにしよう。

6速全開で抜けていく高速コーナー。正確なライン取りで進入しよう。

●中・低速コーナー

5速、あるいは4速で進入するコーナーは中速コーナーと呼ばれ、それより低いギアが必要なコーナーを低速コーナーという。ここでは確実な減速と、大胆なステアリングさばきが必要になる。重要なのはコーナー出口。大きな加速が得られるラインを見つけよう。

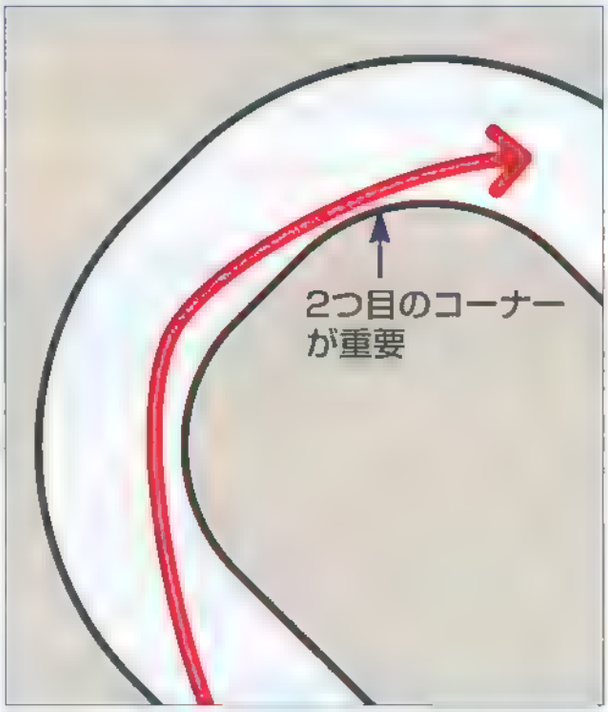
ヘアピンカーブでは、ギアを下げ、エンジン回転を落とさないようにする。

複合コーナー　総合的なライン取りが必要になる

●多重コーナー

コーナーを抜けた後、じゅうぶんな直線がないまま、次のコーナーが迫ってくることがある。ここでは最後のコーナーを重視した走りを心掛けよう。同方向を向いた多重コーナーは、ひとつのコーナーのように曲がるのだ。

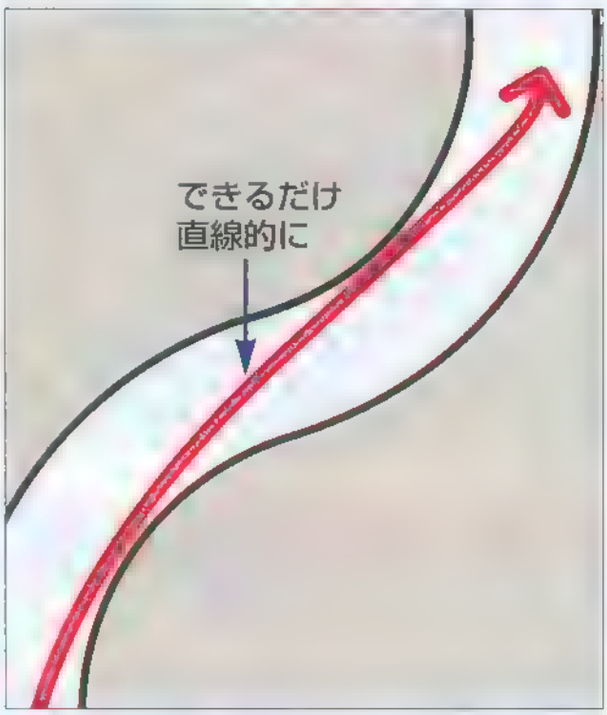
いちばん奥のコーナーに合わせたラインを選んで、一気に駆け抜ける。



●高速S字コーナー

左右のコーナーが連続するS字コーナーには、曲率がきつい場合と緩い場合がある。曲率がきつい場合は多重コーナーの要領で。逆に緩ければ、できるだけ直線的なライン取りを心掛け、高速で抜けていこう。

各コーナーのインぎりぎりをかすめるように、直線的に抜けていく



バンク　路面の傾斜を感じとる

コーナーによっては、コースがイン側へいくぶん傾いている場合がある。これをバンクと呼び、ここではアウト側への遠心力が相殺されてしまうため、通常よりも高いスピードでコーナーを曲がることができる。ただし、進入時にステアリングを切りすぎると、テールが流れてスピンしてしまうので注意しよう。

バンクのあるコーナーでは、通常よりも高速で曲がることができる。

STEP 3

コースを頭に入れる

ひとつひとつのコーナーにおけるテクニックをマスターしたら、今度はコース全体のレイアウトを頭に入れておく。タイムアップへの第一歩は、まずコースを覚えること。コースは走り込めば自然に覚えるが、走る前に、走行ラインの計画を立てることも有効だ。

目標タイム　自分はどのくらい遅いのだろうか

コース攻略編では、各コースごとの目標タイムをリストアップしてある。これをひとつの目安にして、自分が現在、コースをどの程度マスターしているのかを判断してほしい。目標タイムに迫ってくれば、自分が限界にどのくらい近づいたのか身体で感じることができるはずだ。

自分で目標タイムを定めて、少しずつレベルアップしていくのも手だ。

苦手コーナー　弱点を早く見つけよう

あるコースで、思ったようにタイムが伸びない場合、苦手コーナーを作ってしまっている場合がある。大きなミスをしているコーナーがあると、それ以外を無難にクリアしていてもタイムは縮まらない。そんなときは自分が苦手としているコーナーを中心に、タイムアタック・モードで特訓するといい。

スピードが極端に落ちたり縁石に乗り上げるのは、ミスをした証拠だ。

コースの分析　トータルなタイムアップを目指す

タイムを素早くアップする方法は、コースの構成を理解することだ。たとえばストレートに続くコーナーでは立ち上がりの加速が、S字の入口では、奥のコーナーを見据えたライン取りが要求される。こうしたコースの特徴を、コース図を見ながら、あるいはタイムアタック・モードで何度も走りながら分析していく。そして理想の走行ラインを頭に描いてから、タイムアップに挑戦する。このほうが、やみくもに走り込むより効果は高い。

複合コーナーは先を見据えたライン取りの発見を追求すること。

第1戦の最初のコーナーは路面が荒い、といった情報を頭に入れていく。

ドライビング講座●Part3

すべてのマシンを乗りこなす

プレイヤーは４WDとＦＲという2種類のスタンダード・マシンに加え、エキスパート・モードの上級マシン、観戦モードで走るプロトタイプカー、そしてセガ・ラリー・マシンなど、あらゆるタイプを操るテクニックを身につけなければならない。

STEP 1
ノーマルカーをマスターする

セガ・ツーリングカー・チャンピオンシップでは、成績が上がってくると、さまざまなコースやマシンに、新たに挑戦できるようになる。これらをすべてマスターする第一歩として、まずノーマルのＦＲ車と４WD車のどちらでもタイムが出るよう腕を磨いておこう。

4WD車　安定したハンドリングとスムースな４輪ドリフト

ノーマルカーでは、オペル・カリブラとアルファ・ロメオ155が４WD車だ。この２車種はエンジンの駆動力が４輪すべてに伝わるため、タイヤのグリップが強力で、ドリフトのコントロールがしやすい。高速コーナーでもテールがふらつくことはほとんどない。そのかわりややマシンの挙動が重く、最高速が伸びないという欠点がある。このマシンでタイムを刻むには、完璧な走行ラインの設定、そして機械のように正確な走りが必要だ。どちらかといえば初級者の練習に向いている。

４WD車は、速度を犠牲にして、そのかわりに高い走行安定性を獲得している。

FR車　走りはデリケート、しかしスピードは早い

AMGメルセデスCクラスとトヨタ・スープラは、後輪だけが駆動するＦＲ車だ。このタイプのマシンは、エンジンの力が２輪だけにかかるため効率がよく、スピードでは４WD車より有利だ。しかし、４輪でがっちりと路面をグリップする４WDに比べ、コーナーでの安定性には欠ける。デリケートな操作ができないコントロールパッドでは、完璧な走行ラインをキープするのは難しいだろう。ポイントは、後輪が滑るぎりぎりのところでコーナーを曲がるスピードを把握することだ。

ＦＲ車のドリフトを完全にコントロールできれば、最速タイムが出せる。

STEP 2
チューンアップにチャレンジ

サターン・サイドでは、ノーマルの４車種とセガ・レーシング・プロトのマシンセッティングを変更し、自分にあったチューンド・マシンを造ることができる。速いマシンを生み出すコツは、全体のバランスを崩さないことと、試行錯誤を繰り返すことだ。

FINAL GEAR RATIO　最高速をアップさせる

最終減速比は、マシンの加速力と最高速を決定する。ギア比をLARGEにすれば最高速は数十キロも伸びるが、かわりに加速力は大きく落ちてしまう。第１戦のコースで最速タイムを狙うなら、このセッティングも効果がある。ギア比を小さくすると、加速力が増す。中低速コーナーの多い第４戦では威力を発揮するが、小さくすると、最高速が下がり、思ったような効果は得られない。

ギア比を上げると、４WD車でもFR並の最高速を得られる

HANDLING　ドライビングスタイルに合わせよう

マシンのハンドリングをよりクイックに、あるいはダルに変えることもできる。もちろんクイックにすれば急激な操作で簡単にスピンするし、ダルにすればマシン操作は簡単になるが、スムーズなコーナリングはとうてい望めなくなる。ベストなのはノーマルのままか、自分好みに１か２ずらしたセッティング。最初はダルにしておいて、上達してから少しずつクイックに変えていくのも手だ。

あまりにクイックな設定だと、操作はとても難しくなる

TIRES　性能か？　耐久力か？

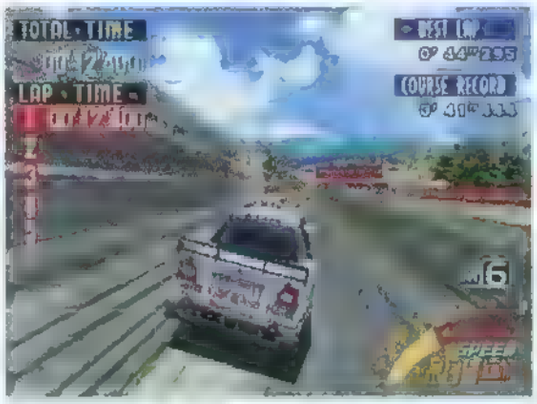
タイヤの硬さを変えることにより、グリップ力を高めることができる。柔らかいタイヤを使えばタイムは上がるが、耐久力は極端に低くなる。１周だけのベストラップを狙うならソフト、３周以上のレースを戦うならノーマルにしておくのが無難だ。ハード・タイヤはマシンの性能を低下させるだけで、その耐久力を活かすチャンスはあまりないが、わざと難しくしてドリフトの練習をしてもいい。

短いレースでは、ソフトタイヤは強力なグリップを発揮する

SUSPENSION　前後のバランスが鍵

サスペンションは、コーナーでマシンが外側へ傾く力をコントロールし、タイヤのグリップを変化させる。前後別々にセッティングできるので、コントロールパッドを使っているなら、ややマシンの挙動が穏やかになるようにセッティングしてみるといい。重要なのは前後のバランス。前と後ろのセッティングがあまりに違うと、マシンはまともに走らなくなるので注意しよう。前後の差はせいぜい1か、多くても2にとどめておくこと。

オーバーステア過ぎて、真っ直ぐに走らないマシン



こちらはアンダー過ぎ　まったく曲がらなくなってしまった。

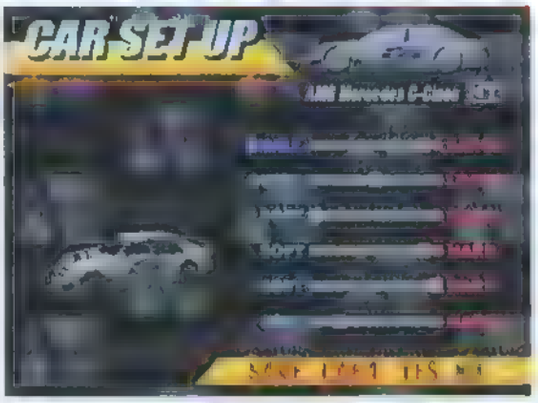
BRAKES　コントローラに合わせてチョイス

ブレーキの利きは、どのコントローラを使っているかで、選び方が変わってくる。アナログで微妙なコントロールができるマルチコントローラーなら、緩やかに利くようにしてボタン操作で対応し、コントロールパッドでは、ある程度強力にして、ボタンを押す時間を短くするようにする。ただし、どちらにせよ1や5といった極端なセッティングではあまりいいことはない。

ブレーキの利きは低速コーナーでの追い抜きで効果を発揮

ハイスピードセッティング公開！

マシンのセットアップ方法は、プレイヤーの好みやドライビングスタイルによって様々だ。しかし、マシン操作に慣れるためなら、遅くても扱いやすいほうがいいが、速さを追及するなら、右の画面のセッティングをベースに好みに合わせてアレンジしてみよう。しかし最終減速比は5だと、ノーマルカーよりコーナリングスピードが落ちる。ギアとタイヤはそのままでアレンジするのがベター。



このセッティングなら、かなりいいタイムが期待できる。

STEP 3

エキスパート・モードをマスターする

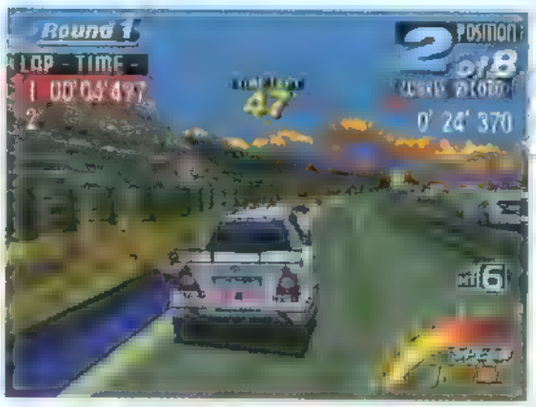
アーケード・サイドのグランプリ・モードで1レースでも完走すると、今度はエキスパート・モードがメニューに加わる。エキスパート・モードのレースで優勝するテクニックがあれば、アーケード・サイドの覇者としてトロフィーが授けられるのだ。

マシンに慣れる｜シビアなハンドリング

エキスパート・モードは、レース自体は通常のチャンピオンシップ・モードと同じものだ。ところが、マシンの操作性は格段に悪くなり、難易度はかなり上がっている。

このモードでは、どんなベテラン・ドライバーでも自分のマシンを思い通りにコントロールすることは、極端に難しい。ましてレースで優勝するためには、かなりの努力が必要になるだろう。

エキスパート・モードで勝つためのテクニックはいくつかあるが、まず必要なのはマシンの挙動がどれだけナーバスになっているかを知ること。とくにＦＲ車を選ぶときには、後輪の滑り出すタイミングがどこにあるのかをコーナーの場所、そのときの速度などを確認しながら、ノーマルカーと比べてみるべきだ。このモードでは、初心に帰って4WD車を選び、練習を重ねるべきだろう。



マシンのコントロールは、かなり難しくなっている。

まずは4WD車を選んで、マシン操作に慣れることが必要だ。

レーステクニック｜ブロックテクを磨こう

これだけ操作が難しくなると、ある程度のテクニックではレースでもぶっちぎりの優勝はなかなかできないだろう。ライバルカーとの抜きつ抜かれつのデッドヒートがまた味わえるのだ。ここで重要なのが後続車に追い越しをさせないブロックのテクニック。完璧なコーナリングを求めるよりも、コーナーごとに後ろのマシンをチェックし、タイムは遅くても1位でゴールすることだけを目指したほうがいいだろう。

より速く走ることも大事だが、より前を走ることを重視する。

STEP 4

セガ・レーシング・プロトに乗る！

サターン・モードのエキジビション・レースを完走すると登場するのが、セガ・レーシング・プロト。性能は通常のＦＲ車と同じだが、トロフィーをゲットするには、観戦モードで操作を行なうコンピューターのＡＩを育てねばならないのだ。

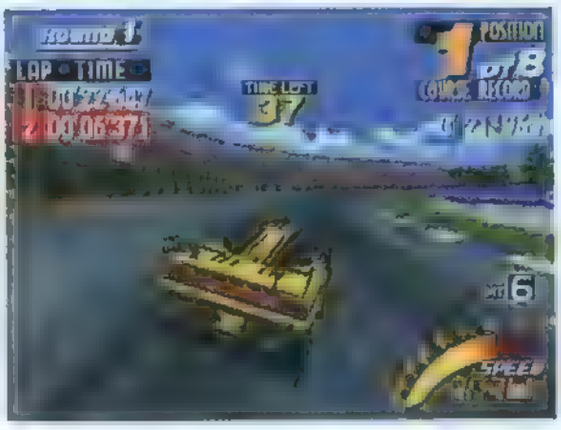
観戦モード｜レーシング・プロトを走らせる

レーシング・プロトが登場すると、チャンピオンシップとエキジビション・レースで、マシンをコンピュータに操作させる観戦モードが選べるようになる。この観戦モードで、チャンピオンシップの第３戦で優勝すると、はれてサターン・サイドのトロフィーを獲得できるのだ。ただし観戦モードのレーシングプロトは、最初は最高速度が60キロ程度。これを速いマシンに育てる必要がある。

登場したばかりのレーシング・プロトはとても遅い。

AIを育てる｜チャンピオンシップを走り続けろ！

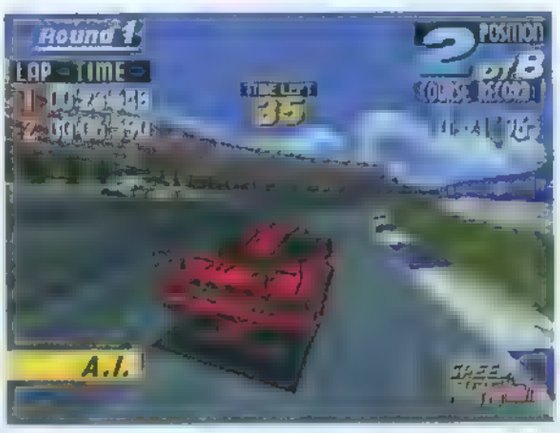
観戦モードのＡＩを育てるには、チャンピオンシップ、エキジビション・レース、そしてタイムアタックでレーシング・プロトを何度も自分で走らせなければならない。このとき注意すべきは、ＡＩはプレイヤーの走りを１周目と２周目以降で分けて記憶するということ。タイムアタックのフリーランで周回数ばかり稼ぐと、１周目だけやけに遅いマシンになってしまうのだ。



ＡＩを育てるには、自分で何回もマシンに乗る必要がある。

優勝を目指せ｜育て間違えたらリセットだ

観戦モードのレーシング・プロトをまともに戦えるマシンに育てるには、最低20周は、自分でマシンを操作しなくてはならない。このとき、極端なミスをすると致命的なので、もしスピンなどしてしまったら、ＡＩデータをリセットしよう。サターン・サイドのオプション画面で、Ｘボタンを押しながらサウンド・オプションを選ぶとＡＩ初期画面になる。そこで設定をリセットすればＯＫだ。



ＡＩは速さだけでなく、追い越しの仕方などのクセも覚える。

STEP 5
セガラリーマシンで攻める

このゲーム究極のマシン、それは2台のラリーカーだ。最高速が遅く、タイヤのグリップも低いこれらのマシンを操ることこそ、すべてを制覇した強者をも奮い立たせる、最後の挑戦なのだ。重要なテクニックはやはり、ドリフトのコントロールということになる。

セリカ&ランチアデルタ　最高にスリリングなマシン

アーケード・サイド、サターン・サイドの両方でトロフィーを得ることに成功すれば、究極の裏マシン、セガ・ラリー・チャンピオンシップに登場したラリーカー、トヨタ・セリカとランチア・デルタを走らせることが可能になる。

この2台、その性能はセガ・ラリー・チャンピオンシップとまったく同じ。6速ギアなので最高速度は300キロ以上でるが、タイヤはほとんどグリップしないのである。このマシンで最高330キロを記録するツーリングカーのコースを走ることになるのだ！

最高速が遅いからノーマルカーより扱いやすいと思ってはいけない。ラリー用のタイヤを履いているので、とても滑りやすく、とてもグリップ走行などできる状態ではない。ノーマルカーとは操作感覚がまったく違うので、最初はとまどうだろう。

ラリーカーが使えるのは、サターン・サイドだけだ

速度は遅いが、コントロールはとても難しい。

ドリフトを極める　4輪ドリフトを決めろ！

ラリーカーを少しでも速く走らせるには、各コーナーで正確な4輪ドリフトを決めなければならない。ただでさえ速度が遅いので、大きなテールスライドは致命的なタイムロスになってしまうのだ。

ドリフトのコツは、コーナー入口でのステアリング操作。一気にマシンの方向を決めて、あとはアクセルさだけで姿勢をコントロールしよう。コーナーの出口では、パッドの場合はステアリングを操作せず、ドリフトでアウト側へ膨らんでいけばいい。

コーナーのきっかけ以外では、アクセルでコントロールしよう

SEGA
Touring Car
Championship

コース徹底攻略

チャンピオンシップの第1～4戦に加え、新登場のエキシビション・レースのコースも攻略したコース攻略ガイド。これさえあれば、全コースのマスターもらくらく。ベストラップはすぐ手に届くところにある。

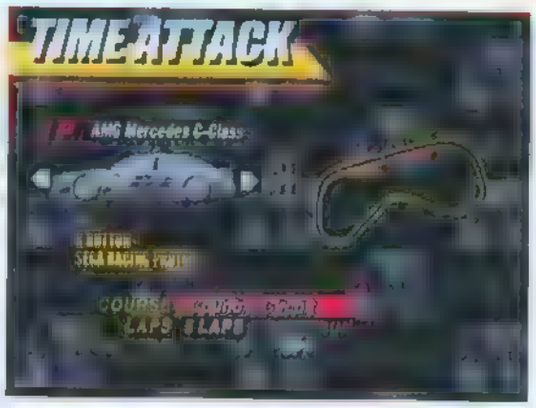
コース攻略ガイドの使い方

コース攻略ガイドは、5つのコースをそれぞれいくつかのセクションに分け、詳しく解説している。だが、まずコース全体図をよく見てレイアウトを把握したら、どのモードでもいいから、一度コースを走ってみよう。すると攻略ページも理解しやすいはずだ。

コース図の見かた

◆コース全図

各コースの始めには、そのコースの全体図を掲載した。コース図内の四角いエリア分けは、攻略各ページに対応したセクションを示している。このセクションごとに、ひとまとめに考えたほうが、ひとつのコーナーごとに走りを極めていくより、総合的なタイムアップには、近道となるだろう。



コース全体図を見て、走りをイメージしよう。

◆目標タイム

各コースには、いくつかの目標タイムが定めてある。クリアタイムとは、2周モードで走ったときの目標タイム。これより速ければ1位で完走を果たすことが可能だ。ベスト・タイムとは、2周モードをサターン・サイドのノーマルカーで走ったときの目標タイム。アーケード・サイドではこのタイムよりわずかに遅くなる。

第1戦だけは、予選タイムの目標もリストアップしてある。

◆走行ライン

各セクションには、コースの一部分を切り抜いて掲載した。コース状に描かれたラインは、最速で走るためにトレースすべき理想の走行ラインを示している。これを見ながらその後の解説を読めば、それぞれのコーナーで、どんな走りをすればよいか、ベストラップのイメージが沸いてくるに違いない。

理想の走行ラインをイメージしてみよう。

◆ギア選択

各セクションのコース図には、数字が記されているところがある。これは、その地点でシフトチェンジをするべきだというサイン。数字は選ぶべきギアだ。もちろんこれはMT車を操作する場合のもの。マシンに慣れてきたらMT車のほうが圧倒的に速いので、最速タイムを求めるならこちらを選択しよう。

コーナー入口でのシフト選択は、タイムに大きく影響する。

攻略チェックポイント

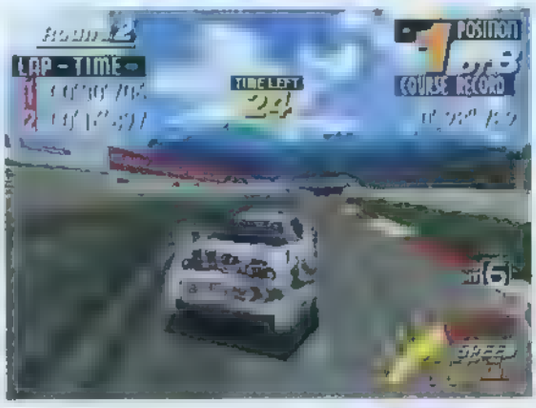
◆コーナー入口のポイントをつかむ

セクションごとのコース図を理解するヒントのひとつが、各コーナーに進入するポイントだ。このゲームでは、実際にコーナーが見えてきてからステアリングを切ったのでは、理想のラインを外してしまう。コーナーが見える直前あたりから、ゆっくりとイン側へマシンを向けていかなければならないのだ。

コース図をよく見て、どのあたりでコーナリングを始めればいいかを頭に描き、実際にコースを走ってみる。次のコーナーが頭に入っているようなら、ステアリングの切り始めが遅れることはなくなるだろう。できれば始めのうちは、コース脇の景色などを覚えておいて、目印にするといい。

さらに、各コーナーのベストな走行ラインは、基本的なアウト・イン・アウトとは限らない。コース図と解説で、コーナー出口までの挙動をしっかりマスターしよう。

コーナーはなるべく遠くから緩やかに進入すべきだ。



バンクのきついコーナーでは、インに寄りすぎない方がいい。

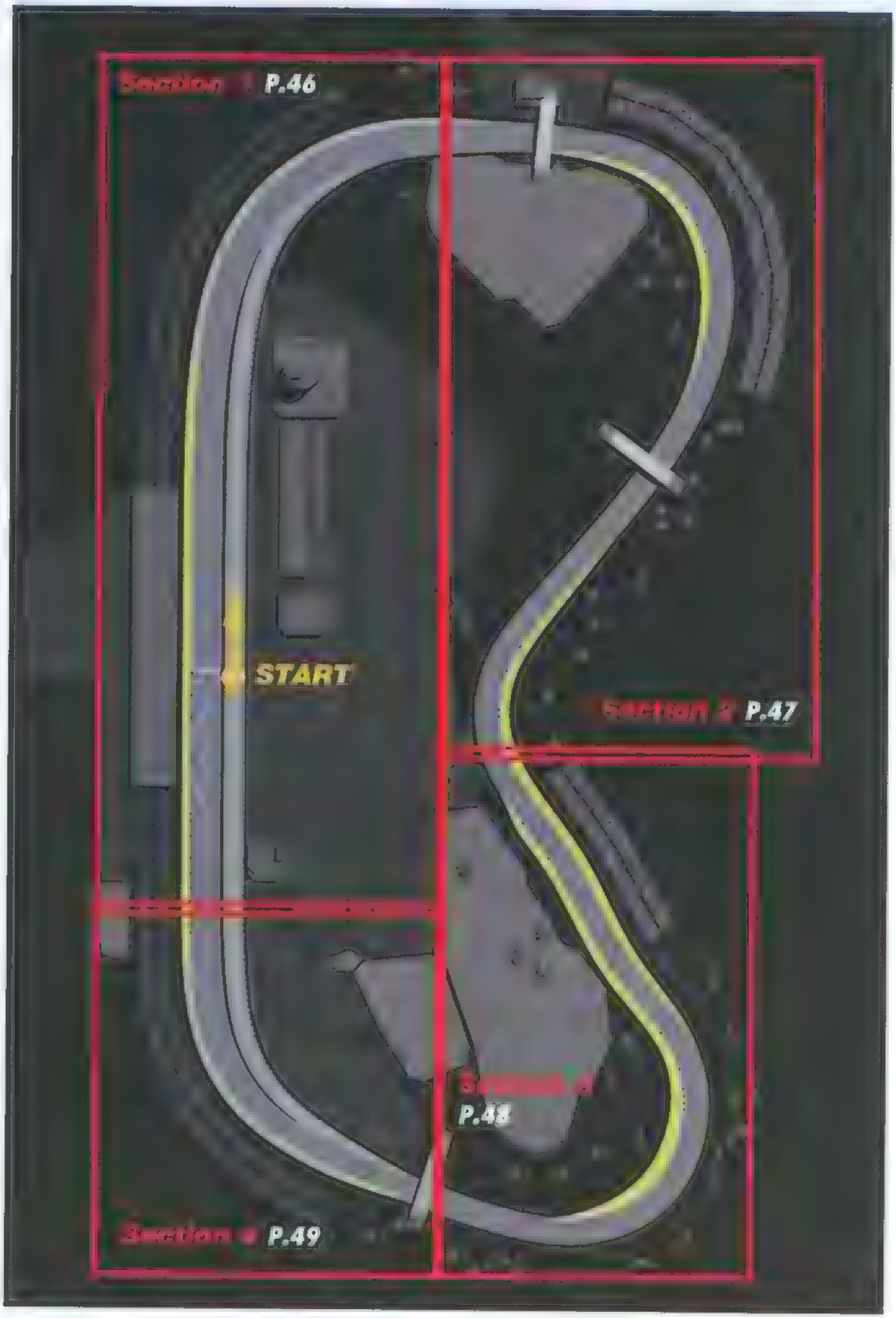
◆最速マシンで走る

レースで勝てるようになってきたら、マシンを自分好みにセッティングして、だれも到達できない最速タイムを目指してみよう。限界での走行は挑戦のし甲斐があるぞ。各コースの走りを極め、自分のテクニックに自信が持てたら、ぜひチューンドカーで究極のラップにトライしてみよう。

チューンドカーで、誰も達成できない最速タイムに挑戦しよう。

ROUND1：第1戦
Country Circuit

全長：2,045km



まずは腕ならし。コントロール感覚を磨こう

第1戦のコース、Country Circuitは、距離の短い高速コースだ。チャンピオンシップの最初のレースということで、難易度はそれほど高くない。シフトチェンジをまったくせずにコースを1周できるので、マニュアル・トランスミッションに慣れていなくても高タイムを狙うことができる。

目標タイム	
クリアタイム	45”500
ベストタイム	44”534
ベストラップ	21”945
予戦ラップ	23”536

このコースは直線と高速コーナーで構成されている。

すべてのコースを6速全開で抜けることができる。

CHECK Point 1 第一コーナーが鍵になる

このコースの7カ所あるコーナーのうち、もっとも難しいのが、このスタート直後の第1コーナー。ここはバンクを高速で抜ける、タイムに大きく影響する高速コーナーであるうえに、コーナー出口には車がジャンプするほどの起伏があるのだ。つまり、このコーナーを制覇できれば、第1戦のレベルは卒業ということ。まずは、ここを重点的に練習するのが上達の早道だ。

第1コーナー出口には、激しい起伏がある。

CHECK Point 2 予選ラップでウォーミングアップ

チャンピオンシップ・モードでは、第1戦だけが予選と決勝の2回、合計3ラップ走ることになる。決勝でベストタイムを出すためには、予選で上位グリッド、できればポールポジションを得ることが必須条件なのはいうまでもない。そう考えると、予選はある意味では、決勝レースよりも重要だといえる。各コースを走り慣れてきても、毎回の予選には気合いを入れて臨むこと。

予選の結果は、決勝レースのタイムに大きく影響するぞ。

Section 1
START～第1コーナー

コーナー出口のバンプに注意!!

Point 1 スタート

第1戦のスタートは、チャンピオンシップの予選ではスタンディングスタート、それ以外はローリングスタートだ。ローリングスタートでは、スピードに乗るため一瞬だけギアを5速に入れ、すぐに6速に戻すといい。予選では、第1コーナーに入る前に加速を終え6速に入れておくこと。

チャンピオンシップの予選だけは、スタンディングスタートだ。

Point 2 第1コーナー

第1コーナーへはアウト側から早めにステアリングを切って進入、ピット出口をかすめるようにインを突き、そのままアウト側へ抜けていく。コーナー出口に大きな起伏、いわゆるバンプがあるので、そこを通る前にマシンを次のコーナーへ向けておこう。バンプ上でステアリングを切ると、姿勢を崩すぞ。

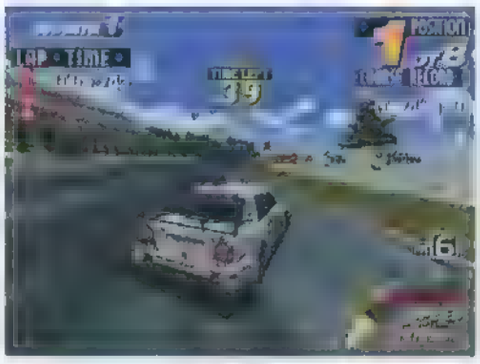
バンプに達するまでに姿勢を安定させておくこと。

Section2
第2コーナー〜第3コーナー

バンクを利用して速度をキープ

Point 1 第2コーナー

第1コーナー出口のバンプを抜けると、すぐに第2コーナーが迫ってくる。ここはコースが大きく傾斜しているので、あわててステアリングを切らず、イン側へゆっくり落ちていくように曲がればいい。あまりインぎりぎりを攻めるとタイムが上がらないばかりか、テールが流れて姿勢を乱すことになるぞ。



イン側へ寄りすぎると、マシンの姿勢は大きく乱れる。コースのまん中近くを走ろう。

バンクではあまりステアリングを大きく切る必要はない。

Point 2 第3コーナー

第3コーナーは第2コーナーと同じようなバンクのあるカーブ。だが、こっちのほうがカーブ自体は緩い。第2コーナーを立ち上がったらマシンを右へ寄せて、大きな弧を描くようにコーナー出口のアウトへと抜けていこう。ここでもインに寄りすぎるのはタイムロス。バンクに乗って高速で抜けよう。

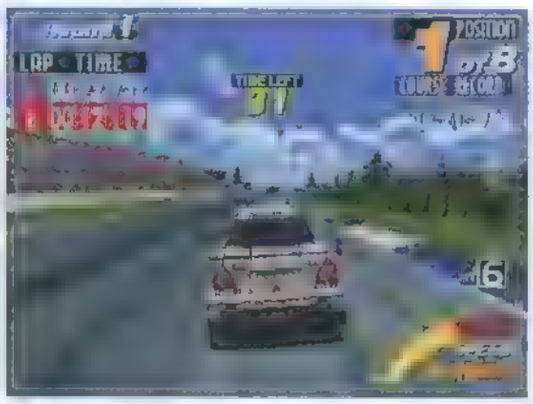
大きな弧を描くように、バンクを抜けていく。

Section3
第4コーナー〜第6コーナー

S字コーナーは直線的に抜ける！

Point 1 第4・5コーナー

第3コーナーと第6コーナーの間は緩くS字にカーブしている。ここを抜けるポイントは、カーブを意識しないこと。目線を第6コーナーの入口に合わせ、まっすぐ走り抜けると速い。ちょうど第4、第5コーナーのインを直線で結んだようなラインだ。縁石を多少踏んでも走りにそんなに影響はないぞ。



第3コーナーを抜けたら第6コーナーに照準を合わせる

ステアリングを切らす、アクセル全開で直線的に抜ける

クリッピング・ポイントをコーナー前半に持ってくる。

Point 2 第6コーナー

第6コーナーも、第2コーナーと同じような、若干きつめのカーブ。だが、ここにもバンクがあるので、速く抜けるには、減速をしすぎないことが大事。バンクはカーブの後半へ行くほど緩くなるので、前半を比較的きつめに攻め、マシンの向きを決めてしまおう。

Section4 最終コーナー〜フィニッシュ

ピットレーンを利用しよう

Point 1 最終コーナー

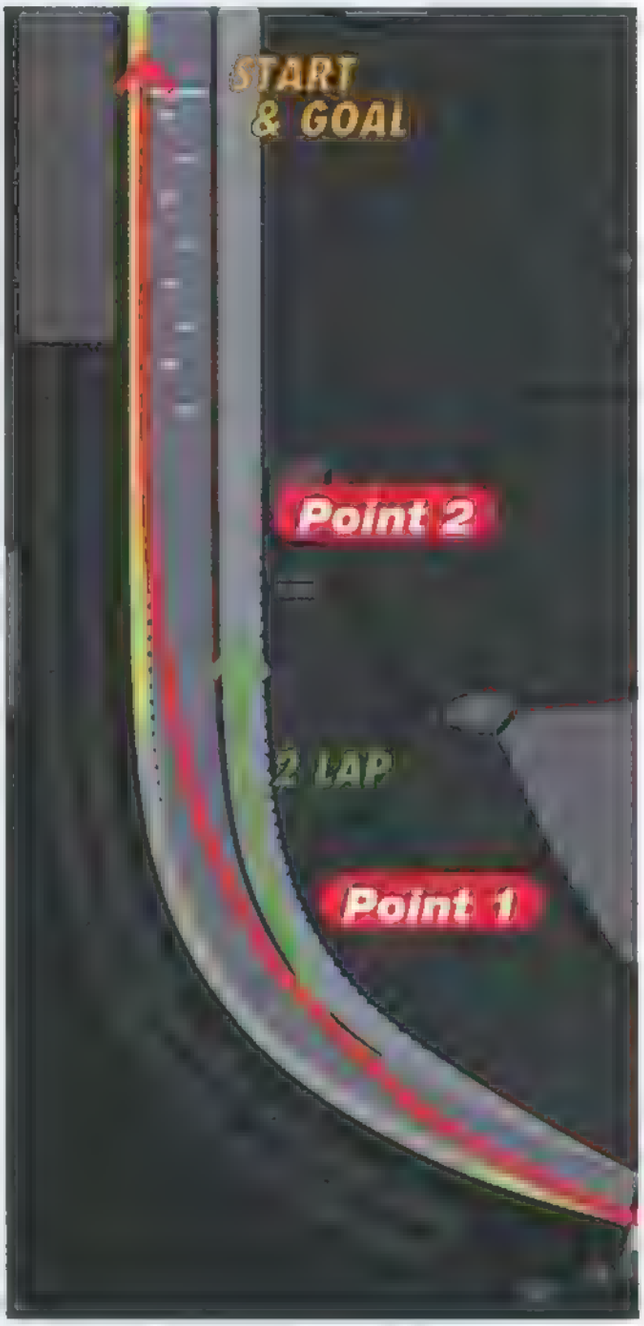
最終コーナーは平坦な高速カーブ。イン側にピットロードが見える直前に、インへマシンを寄せはじめ、ピットロードの外側の壁をかすめるように抜けていく。ここで280キロ以下にスピードが落ちてしまうようなら失敗。攻めすぎてピットロードの壁に当たらないように注意しよう。

ピットロードの壁ぎりぎりをかすめる

Point 2 メインストレート

最終コーナーを抜けたら、メインストレートのアウトへ加速していく。ここで無理にイン側へ寄ろうとするとタイムロスだし、次の周があるなら、アウト側のほうが第1コーナーへの進入に有利だ。その周が最終ラップなら、最終コーナーでピットレーンへ入れば、幅が狭く難しいが走行距離はやや短くなる。

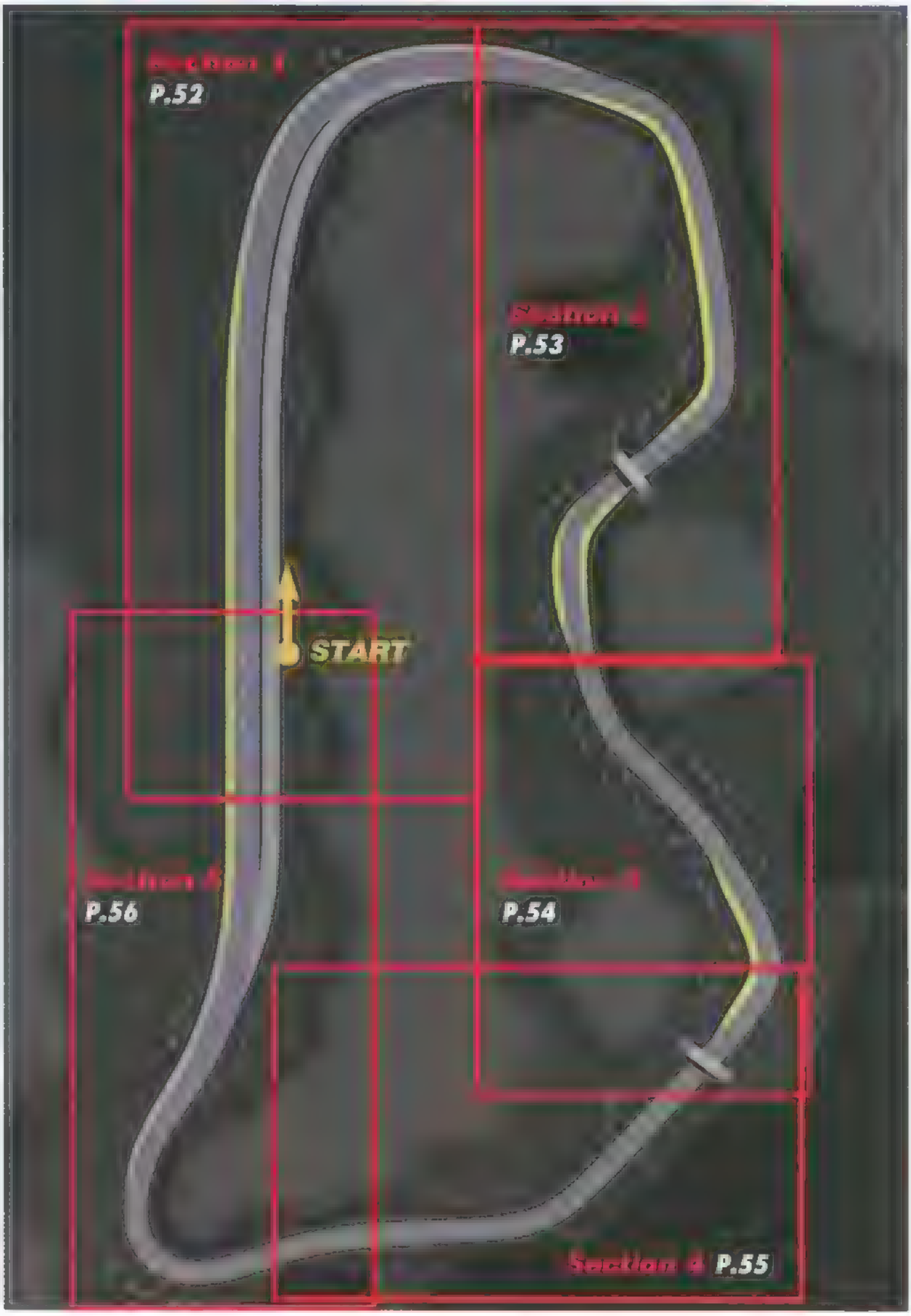
予選や最終ラップでは、ピットレーンへ突っ込め！



ROUND2：第2戦

全長 | 2,605km

Grün Walt Course

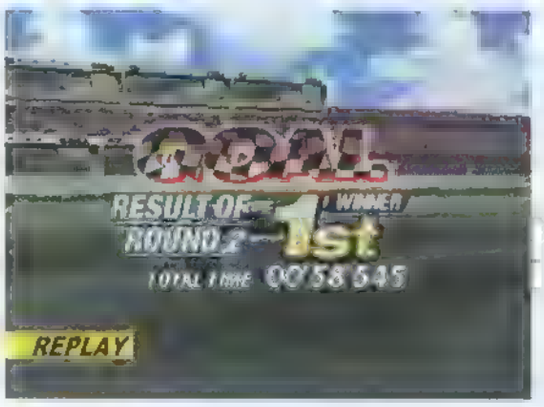


ドライバーのセンスが問われる渋いコースだ

第２戦は、高速コーナーや中低速コーナーが、バランスよくレイアウトされたコース。ひとつひとつのコーナーをクリアするのは、それほど難しくはないが、トータル・タイムを刻んでいくには、かなりの経験が必要だ。ミスをしにくいコースだけに、大胆に攻めていく技術とセンスが要求されるのだ。

目標タイム	
クリアタイム	1'01"000
ベストタイム	57"791
ベストラップ	28"680

さまざまなコーナーがバランスよくレイアウトされている。



走れば走るほど、タイムが縮まる奥の深さ。

CHECK Point 1 路面の起伏を感じる

第１戦と比較すると、このコースは路面の状態がかなり悪いことに気がつく。バンクの傾斜も微妙だし、マシンの姿勢が不安定なときに前輪が跳ねたりする。普通に走っていればコースアウトはしないまでも、タイムロスは避けられない。ここで質の高い走りをするには、コースの重要ポイントにあるバンプをすべて覚え、それをクリアするテクニックをマスターしておく必要があるぞ。

コースのいたるところに待ちかまえるバンプ。

CHECK Point 2 シフト・チェンジを覚える

第１戦ともうひとつ大きく異なる点は、ギアを落とさなければ曲がりきれないコーナーが登場したこと。ここでオートマチック車とマニュアル・シフト車の差が大きく出てしまう。第１戦をＡＴ車で攻略した人も、第２戦以降、少しずつＭＴ車の操作に慣れていかねばならない。シフト・チェンジに慣れてきたら、次はどのコーナーでどのギアを、どのタイミングで選ぶかをマスターしよう。

シフト・アップおよびダウンのタイミングがタイム差になる。

Section 1
START～第1コーナー

高速複合コーナーは難しい！

Point 1 スタート

第2戦以降は予選が行なわれないので、ローリングスタートのテクニックを完璧にしておこう。チャンピオンシップのスタート順位は第1戦のゴール順、グランプリ・モードではつねに最後尾からのスタートとなる。もしポールポジションでなかったら、最初の加速でアウトに出て、先行車を抜き去ろう。

6速全開でアウト側から第1コーナーをめざす。

Point 2 第1コーナー

第1コーナーは奥へいくほどカーブがきつく、さらに連続して第2コーナーが迫ってくる。ポイントは第1コーナーと次の第2コーナーを別々にまわろうとせず、第1コーナーを過ぎたら、すぐに次のコーナーへの進入を開始すること。そうすれば、きつい第1コーナー出口でタイムロスをせずにすむのだ。

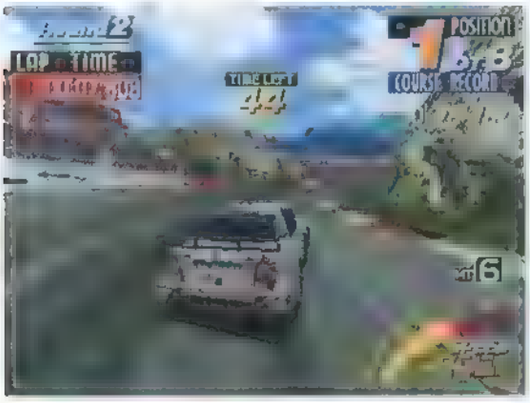
コーナーに沿ってではなく次のコーナーを狙って走る。

Section2
第2コーナー〜第4コーナー

コーナリングのリズムをつかもう

Point 1 第2コーナー

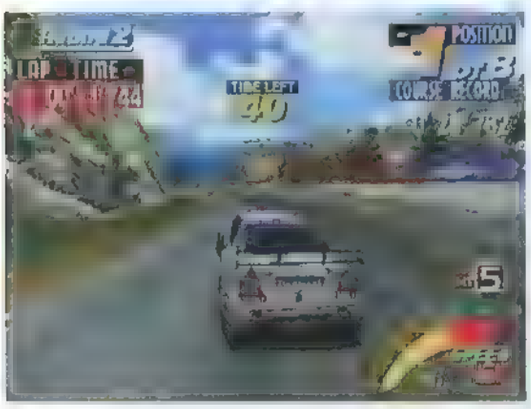
緩い下り坂でスピードが乗りやすいが、路面が荒く、マシンの制御が難しい第２コーナー。またコーナーの外側へいくほどきついバンクになっていて、急に操作感覚が変わるので注意。インぎりぎりを狙ってコーナーに入り、抜けるときは起伏や勾配にタイヤを取られないよう、ステアリングを小さく動かす。



アウトへいけばいくほど、バンクが急になっている。

Point 2 S字コーナー

第１戦のＳ字コーナーと違い、第３、第４コーナーは直線的に抜けることはできない。第３コーナーへ進入したら、すぐに第４コーナーの準備をして、左右にリズミカルに曲がるのが正解。第３コーナーが終わったらギアを５速に落とし、第４コーナーのインへマシンを向けるのがポイントだ。



立ち上がりの加速を重視してここではギアを５速に。

Section3
第5コーナー〜第6コーナー

奥のコーナーに照準を合わせる

Point 1 第6コーナー

ほとんど直線ともいえる第5コーナーを6速全開で抜け、奥の第6コーナーへの進入ラインを取る。第6コーナーのイン側はバンクがきつく、スピードが落ちやすいので、インぎりぎりは攻めないほうがいい。また、コーナーの出口ではぎりぎりまでアウトに膨らんだほうが次の直線でスピードが稼げる。

第5コーナーは直線だと思って駆け抜ける。

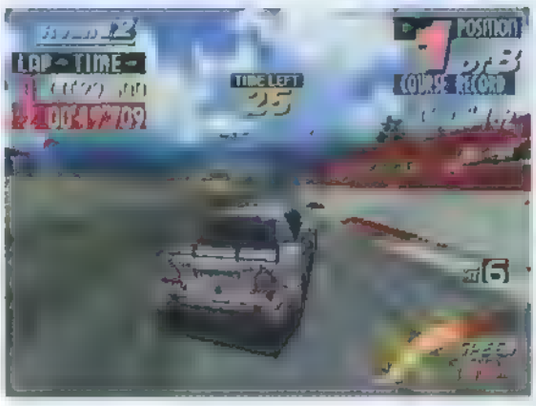
インに寄りすぎると減速してしまうので注意

Section4 第7コーナー～第8コーナー

最高速で駆け抜けろ！

Point 1 第7コーナー

第7コーナーは時速300キロ以上で通り抜ける超高速コーナー。コース幅をいっぱいに使ってアウト・イン・アウトのコーナリングをする。高速コーナーでは、ステアリングを切る量を極力少なくするのがスピードを落とさない秘訣。うまくいけば320キロ近いスピードを維持することもできるぞ。



大きな弧を描きながらインぎりぎりを通過する

Point 2 第8コーナー

第5コーナーと同じく、第8コーナーもほぼ直線。第7コーナーを抜けた勢いを維持したまま、第8コーナーのイン側へぴったりとくっついて、次の第9コーナーへアウトから進入できるよう準備をしておこう。スピードは当然最高速で。第8コーナーのイン側は、第9コーナーへ進入する目印として使える。

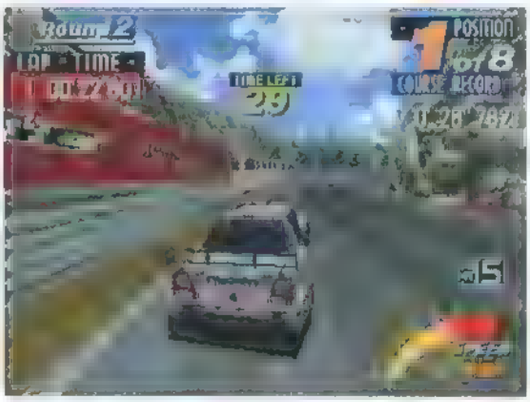
第8コーナーへ入ったら、次のヘアピンを抜ける準備

Section5 第9コーナー〜フィニッシュ

シフトのタイミングがわかれば楽だ!!

Point 1 第9、最終コーナー

第9コーナーはきつい右ターン。第8コーナーを過ぎた直後にギアを5速へ落とし、ブレーキは使わずアクセルを全開にしたまま、一気にインをつく。ステアリングを大きく切ればマシンは自然に減速し、コーナーのインをかすめるようにアウトへ脱出していくはずだ。そのまま最終コーナーを通過しよう。



ギアを落として急激なステアリング操作を行なえばいい

Point 2 メインストレート

メインストレートに戻ったとき、最終コーナーを抜けてアウト側に膨らんでいるマシンを、第1コーナーの進入に備えて左に寄せておく。もし最終ラップならば、その必要はなくセンターのラインをキープ。ピットインをする場合は、最終コーナーから一気にアウト側へ抜けるようにピットレーンをめざそう。

次の周の第1コーナーを頭に描いてストレートを走る

Special Lesson 1
Grün Waltを極める!!

上級者はここが違う！

コースの難易度からいえば中級コースとも呼べる、第2戦の舞台となるGrunWaltサーキット。だが「緑の森」という意味のこのコース、攻略における奥の深さでは、より難易度の高い第3戦よりも挑戦しがいがあるのだ。実はこのコース、見た目にはわからない難しさを秘めており、それを発見して克服するとどんどんタイムを縮めることができる。ここではそんな攻略の重要ポイントを紹介。タイムアタックの参考にしてほしい。

STEP 1 路面の起伏をマスターする

第1戦では第1コーナーだけの難所だった路面のバンプ。それが第2戦では、とくに高速コーナーに数多くあるのだ。タイムを縮めるには、このバンプの位置を正確に記憶し、その対策を見つけ出して、身体で覚えていかなければならない。バンプを避けて、なおかつタイムを落とさない走行ラインを発見できれば、そのコーナーを抜けるスピードは確実に上昇するはずだ。

高速コーナーでの小さな姿勢の乱れがタイムロスに。

STEP 2 ヘアピン・カーブのライン取りがポイント

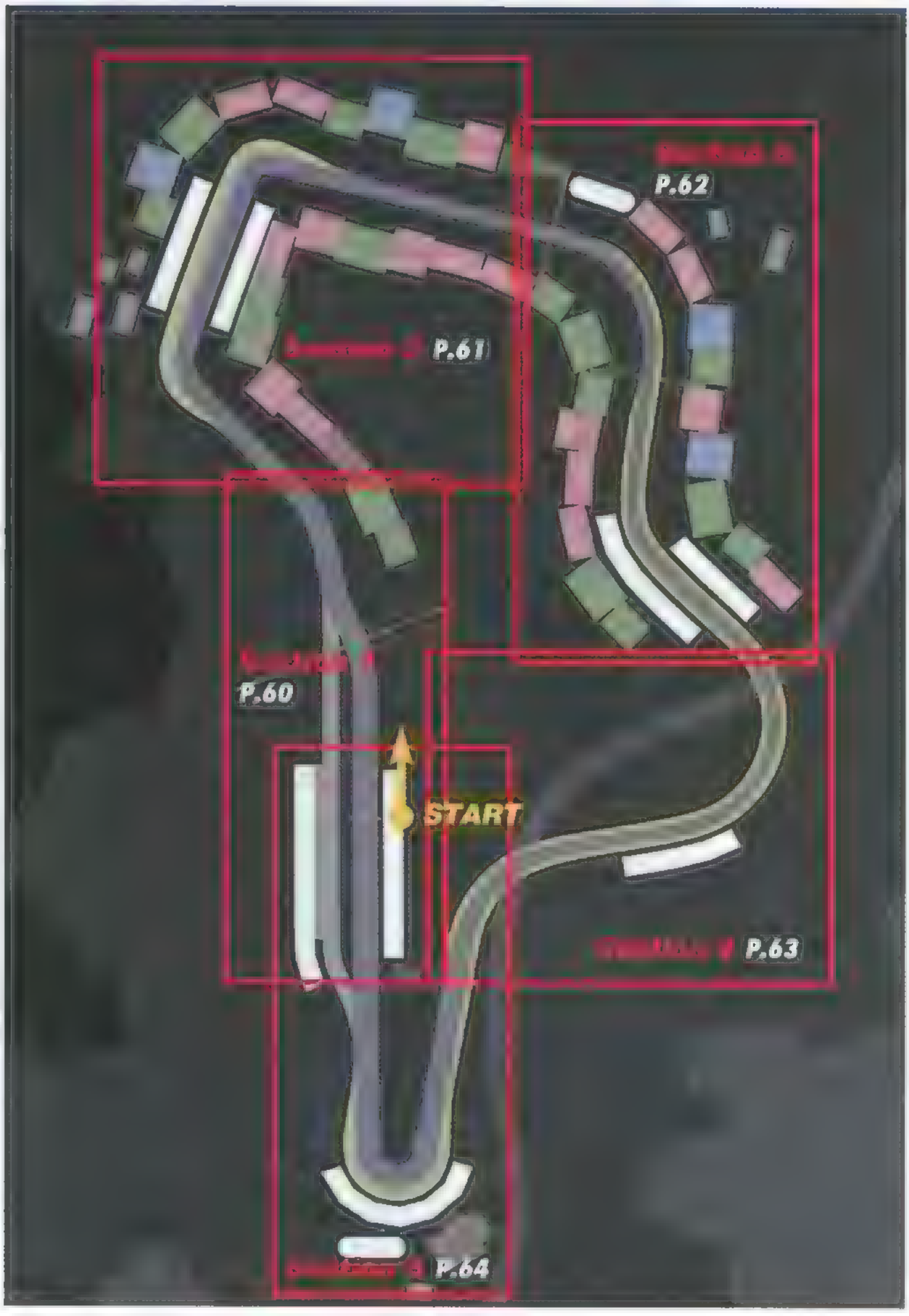
第9コーナーは、普通に考えると正確なアウト・イン・アウトで抜けるのがよさそうだ。しかし、タイムをより縮めたいのなら、減速を遅らせ、コーナーのより奥にクリッピングポイントを持ってくるほうが速いのだ。ただしこの走行ライン、減速を遅らせすぎればコーナーを曲がりきれず、確実にコースアウトしてしまう。また遅れを取り戻すために減速しすぎればやはりタイムロスだ。ほかのコーナーを完璧にマスターし、タイムが上がらなくなってきてから、第9コーナーのつっこみを深くしてみよう。

このターンでも十分スムースにクリアすることはできる。

減速を遅らせてコーナーの奥で曲がるようにしてみる。

ROUND FINAL：第3戦
Brickwall Town

全長：2.277km



幅の狭いコースをめいっぱい使ってタイムアップ

第3戦の舞台となるこのサーキットは、ひとつひとつのコーナーがより難しくなったテクニカルコース。ほとんどのコーナーでシフトチェンジが必要になり、タイムを上げるには、このゲームにおけるテクニックのすべてを使わねばならない。コース幅も狭く、ミスを許容するスペースがないのも特徴だ。

目標タイム	
クリアタイム	1'03"000
ベストタイム	56"033
ベストラップ	27"401

ひとつひとつのコーナーが、ドライバーへの試練となる。

コース幅が狭く、小さなミスは即コースアウトにつながる。

CHECK Point 1 難易度の高いコーナー

このコースは、高速コーナーもあるが、全体的に中低速コーナーが中心のレイアウト。なかにはほとんど直角に曲がっているコーナーもある。複合コーナーも多く、ひとつのコーナーでミスをすると、次のコーナー、はてはその後のストレートスピードにも影響を及ぼしてしまう。ひとつひとつのコーナーを攻略するだけでなく、コース全体の構成をつねに頭に入れておく必要があるだろう。

直角コーナーでは、ギアの選択とライン取りが勝負。

CHECK Point 2 集中力をキープする

ひとつのミスが後々まで響くサーキットなので、このコースを1ラップ完璧にまわりタイムを更新するには、テクニックもさることながら、集中力も必要になる。集中力を養うには、すべてのテクニックをマスターしてコースを覚え、1ラップの走りすべてを身体にしみこませてしまうことだ。身体が自然に動くようになってくれば、ミスは減ってくる。周回数をこなして経験を積もう。

最終コーナー手前でのちょっとした油断がミスを呼ぶ。

Section 1
START～第3コーナー

複合コーナーを一気に抜ける！

Point 1 スタート

スタート直後のストレートは、第1戦、第2戦に比べてかなり短い。ポールポジションではない場合は、スタートダッシュでライバルを抜くときにコーナーへ入ってしまう可能性が高い。チャンピオンシップでの優勝をめざすなら、このコースに挑戦する前に第2戦を1位でゴールできる実力をつけておこう。

スタート直後のストレートはかなり短い

Point 2 第1～3コーナー

ストレートが終わると緩いコーナーが3つ左右に連続する。この3つはそれぞれのコーナーを意識することなく、いちばん奥の左コーナーだけに集中して、なめらかな走行ラインを取るようにすること。第1コーナーのイン側と、第3コーナーのイン側をかすめるように走ると速いぞ。

第1～3コーナーはひとつの左カーブと考える。

Section2 第2コーナー〜第4コーナー

コース幅をいっぱいに使う

Point 1 第4〜5コーナー

コの字を逆にしたような、きつい右カーブがふたつ連続する第2セクション。ここでのポイントも、後半のコーナーの立ち上がりを重視することだ。第4コーナーではギアを5速に落とし、必要ならブレーキも使って十分に減速、アウト側のセーフティーゾーンも使ってしまおう。そこからステアリングを右に切ったまま、次の第5コーナーに突っ込むのだ。ギアを4速に落とし、直角コーナーのインぎりぎりをかすめ、セーフティーゾーンがなくなるあたりをめざしてクリアしよう。

第4コーナーは壁に激突しないよう、十分に減速してクリアすること。

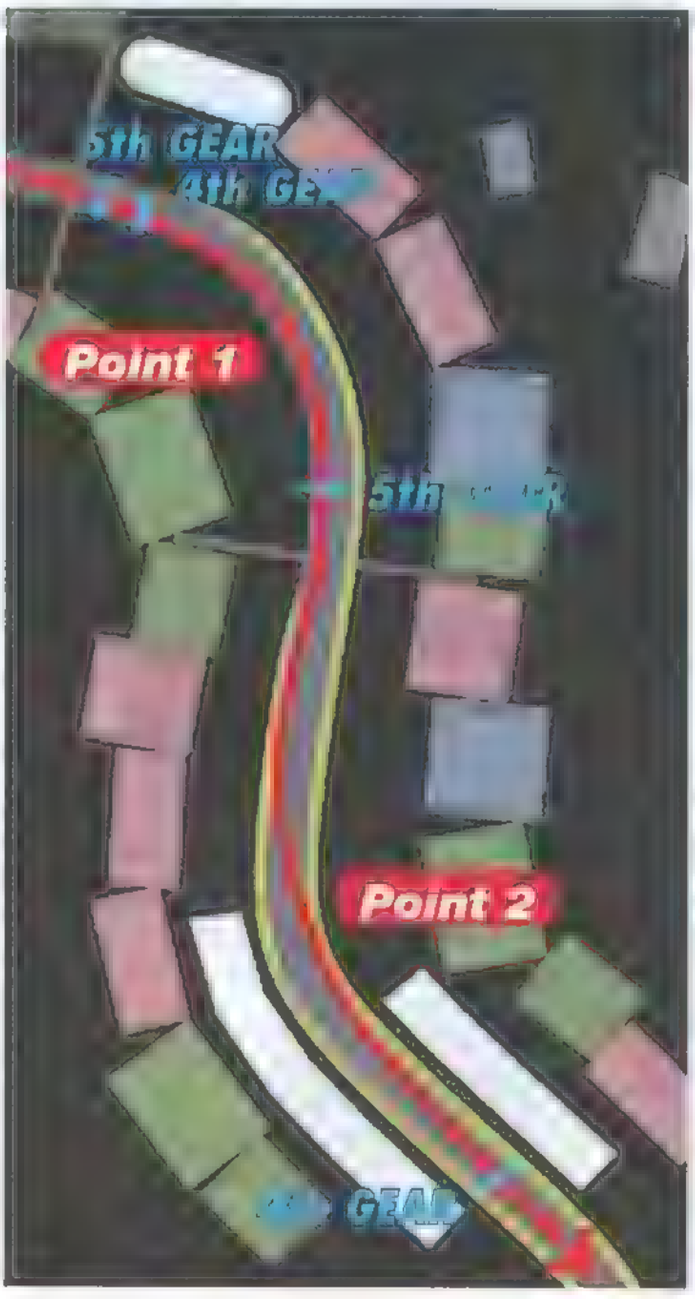
直角コーナーの出口、セーフティーゾーンの終わる地点でコーナリング終了。

Section3
第6コーナー〜第7コーナー

流れるようにコーナーを結んでいく

Point 1 第6コーナー

第6、第7コーナーも連続したS字カーブになっている。第6コーナーでは次のコーナーの進入を考え、アウトに膨らまないように十分に減速して曲がること。コーナーの手前でギアを4速まで落として、イン側をなめるように抜けていくといい。



第6コーナーでは、出口でアウトに膨らまないように

Point 2 第7コーナー

加速しながら抜けていくコーナーだ。第6コーナーでスピードが落ちてしまっているため、ここは最高速では抜けられない。ここでは次のコーナーのラインを考慮して、インをキープするように走ろう。コーナーを曲がり第8コーナーが見えたら、すぐにギアを4速に入れるのを忘れずに。

第6コーナーをインベタで抜け、アウトから進入する

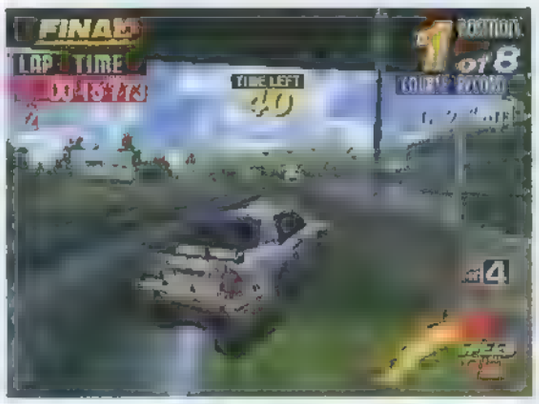
このコーナーもインベタで抜け、立ち上がりで4速に

Section4
第8コーナー～第9コーナー

スムーズな加速でタイムを刻む

Point 1 第8コーナー

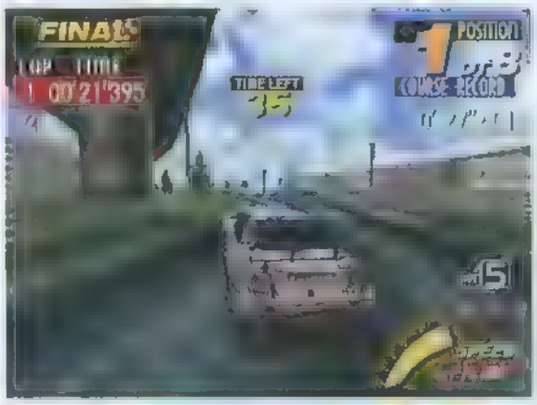
第8と第9コーナーは、直前のものよりちょっときついS字カーブになっている。コーナーのつっこみをすこし奥に設定して、立ち上がりでインをキープするようにすると次の左コーナーが楽に。ダメージをOFFに設定していれば壁ターン（65ページ）が使える。



このコーナーも出口でインをキープするべきだ

Point 2 第9コーナー

第9コーナーは、コース幅の狠い中速コーナー。前のコーナーを抜けたらギアを5速に上げ、インからアウトへ滑るように抜けていくと速い。イン側ではセーフティーゾーンに乗り上げてもかまわないので、コース幅をいっぱいに使うようにしよう。



イン側ではセーフティーゾーンに乗り上げてもいい

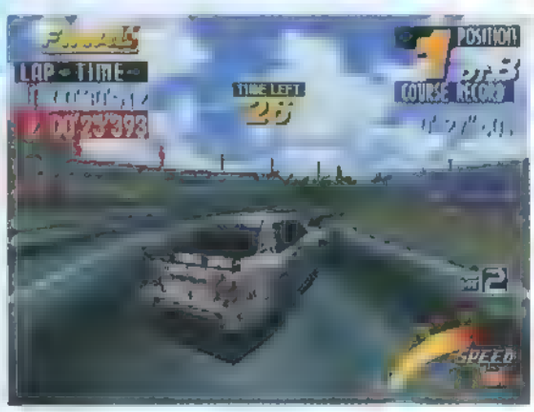
Section5 最終ヘアピン〜フィニッシュ

思い切って減速、２速でクリア

Point 1 最終コーナー

最終コーナーはかなりRのきついヘアピンカーブ。ここではギアを２速まで落とさないとタイムロスになる。すばやい減速のためにはブレーキも使うこと。コーナー進入直前に２速に入れてブレーキを離してターン、アウト・イン・アウトで加速しながら抜ける。オートマチックの場合は自動的にシフトが下がるので、ステアリングを大きく切りながらブレーキを踏めばいい。アクセルは離さずに。

ブレーキとシフトダウンで十分に減速する。

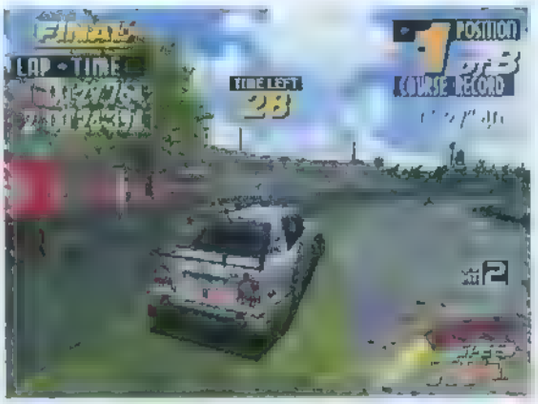


インぎりぎりをせめて、加速しながら抜けていく。

Special Lesson 2
壁ターンをマスターする

STEP 1 壁ターンの使えるコーナー

第3戦のふたつのカーブ、第8コーナーと最終コーナーでは、普通に曲がるより、壁ターンと呼ばれるテクニックを使ったほうが速く走れる。ただし、この技を使うにはオプションのダメージをＯＦＦにしておかねばならない。できるだけ速度を上げてフルスピードのままアウト側の壁に激突し、その跳ね返りを利用してコーナーを脱出するのだ。



思い切り壁にぶつかり、それからシフトダウンする。

STEP 2 壁ターンを卒業する

壁ターンを使えば、上記のふたつのコーナーは確かに速く走れる。だが、これはいわば裏技とも呼ぶべきテクニックで、真の上級者をめざすなら使うべきではない。この難しいコーナーをマシンの限界ぎりぎりでコントロールするテクニックこそ、マスターすべき究極の走りだ。壁ターンを使わずにベストラップを出せば、それは上級者の証となる。

壁ターンを使わずにヘアピンを抜ける。

EXTRA ROUND ：エキストララウンド
Urban Circuit

全長：2,277km

ストレートのほとんどない市街地コースだ

チャンピオンシップの第3戦までを1位で完走すれば、ネーム入力のあと、自動的に第4戦がはじまる。このコースは、一度チャンピオンシップで経験すれば、その後はタイムアタックでも走れるようになる。これまでのテクニックにさらに磨きをかけ、とにかくミスのない走りが求められるコースだ。

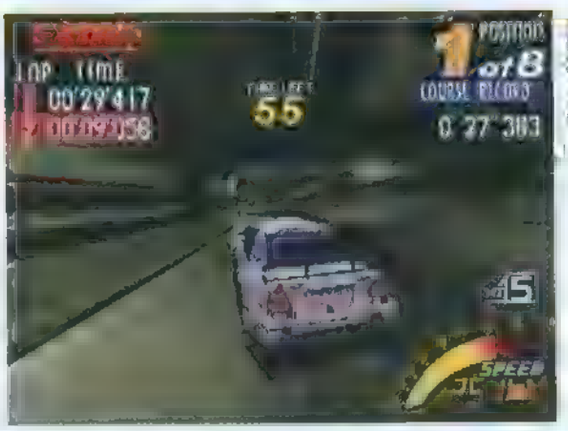
目標タイム	
クリアタイム	1'03"000
ベストタイム	55"512
ベストラップ	27"026

第3戦までを1位で完走すれば、このコースが出現する。

スタート・グリッドは、第3戦ゴール時の順位、つまり1位だ。

CHECK Point 1 コース幅がとにかく狭いのだ

首都高速をイメージしてデザインされた、この第4戦のコース。その特徴は、これまでと異なりコースが左回りなことと、とにかくその道幅が狭いことだ。とくにトンネル内はセーフティーゾーンもなく、心理的なプレッシャーもかなりきつい。コースアウトだけでなく、ライバルカーとの接触にも十分に注意する必要があるのだ。小さなミスでもコースアウトの危険があるぞ。



狭いトンネル内では、強い心理的圧迫を感じる。

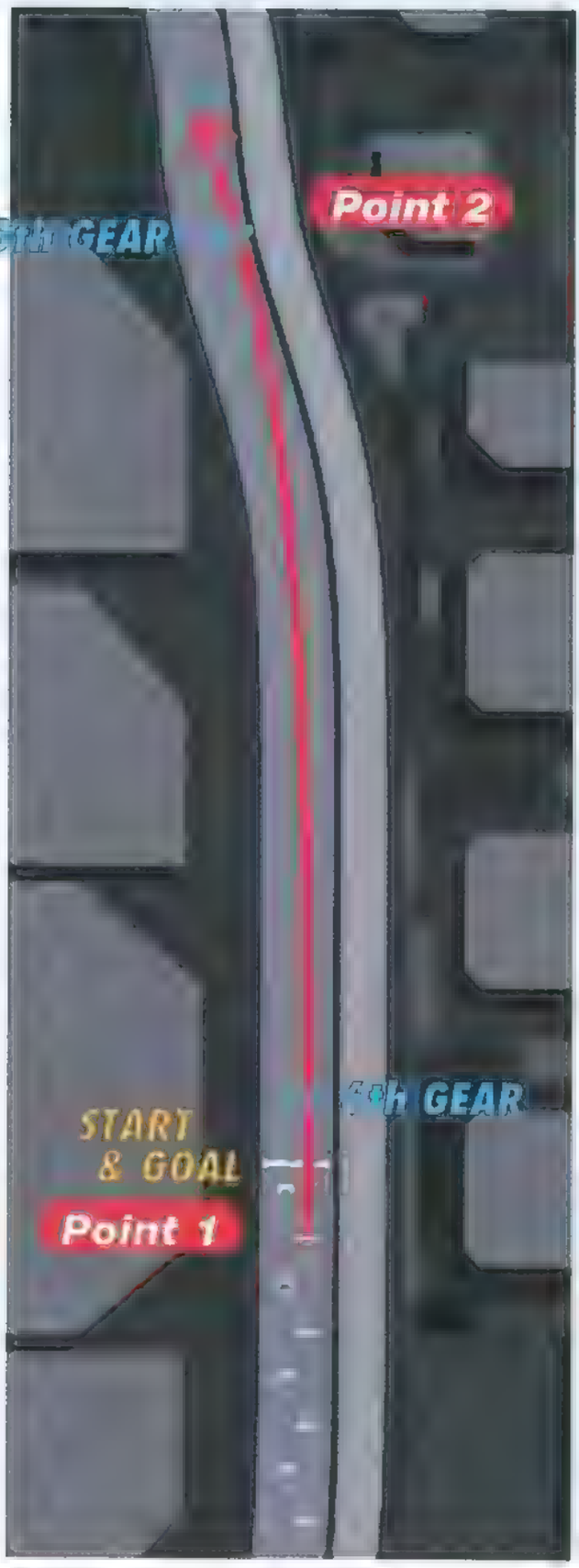
CHECK Point 2 コースの微妙な傾斜に気をつけろ！

このコース、アップダウンやバンプもかなり激しい。とくにバンプでマシンが跳ねたりすると、すぐに壁が迫ってくるので恐い。こうした特徴を覚えて、ひとつひとつのコーナーを冷静に分析してからでなければ、タイムアップは難しいだろう。また路面のアップダウンはマシンの荷重移動に微妙に影響する。カーブを曲がるテクニックだけでなく、マシンの挙動を感じるセンスが必要なのだ。

微妙な下り坂も、マシンの動きに影響を与える。

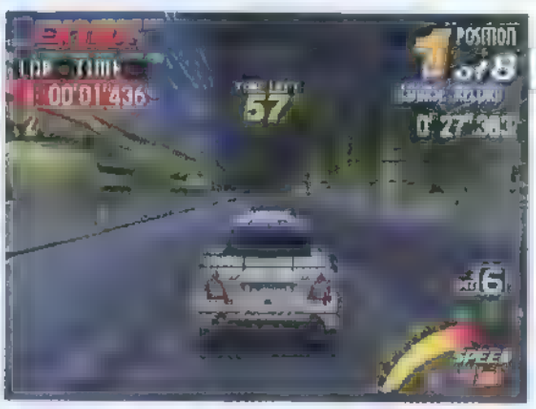
Section 1
START～第2コーナー

1,2コーナーは完全に無視



Point 1 スタート

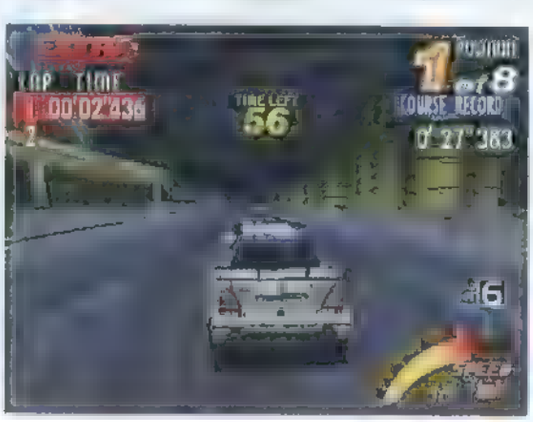
第4戦ののスタート順は、もちろんポールポジションから。全体的にコース幅が狭いので、スタート直後に抜かれると抜きかえすのは難しい。スタートしたらすぐに、ギアを6速へ上げるのを忘れないように。ストレートは短く、すぐにコーナーがやってくるので、少しずつ走行ラインを左へ寄せていくこと。



スタートはポールポジションから抜かれないように

Point 2 第1～2コーナー

スタート直後のコーナーは、ちょっと第3戦に似ている。つまり、緩い1、2コーナーは無視し、第3コーナーまでをひとつの大きなカーブと考えて走行ラインを決めるのだ。ただ違うのは、次のコーナーへ理想ラインは第2コーナーのインをつくという点。そこから第3コーナーを結ぶラインを走るのだ。



第2コーナーのインから第3コーナーへつっこむ。

Section2
第3コーナー〜第4コーナー

高速コーナーではデリケートな操作が必要だ

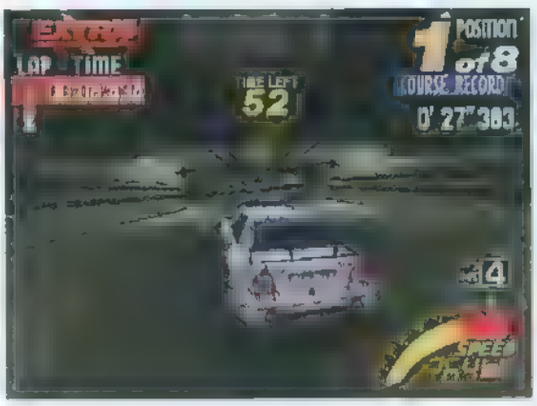
Point 1 第3コーナー

第3コーナーは距離の長い左高速コーナーだ。スピードが乗りすぎているとカーブ後半がきつくなるので、ギアを5速に落としてインベタ気味に走り抜ける。コーナーを出るとすぐに、さらに急な第4コーナーが迫ってくる。アウト側へ膨らみながらも、いつでもインへ切り込めるスピードを維持しておこう。

長い高速コーナー、慎重なステアリングでインを突く。

Point 2 第4コーナー

第3コーナーと第4コーナーの間には直線はほとんどない。言い換えれば、このふたつのコーナーは大きなひとつの高速コーナーということになる。もっとも、第3コーナーを抜けたら6速へギアを入れる必要はある。そうしておいて、第4コーナーの進入で再び、5→4速へと一気にギアを落とすのだ。



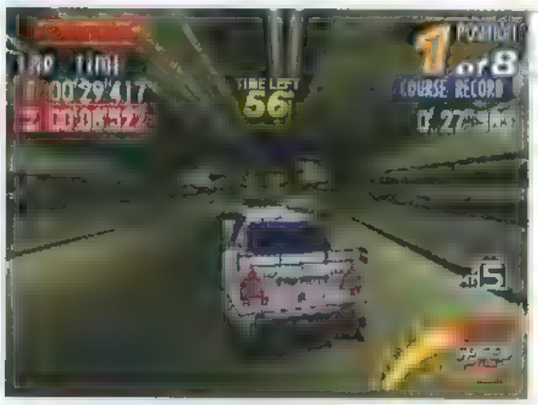
アウト・イン・アウトで抜ける。ギアは4速だ。

Section3
第5コーナー〜第8コーナー

路面の細かいバンプに気をつけろ

Point 1 第5,6コーナー

このコース、ホームストレート以外に直線と呼べるところはほとんどない。とくにこの部分はバンプが激しく、マシンの挙動が安定せず、一瞬も気が抜けない。ステアリングを細かく操作してラインを維持しよう。



直線がほとんどなく、路面のバンプも多い

コースが狭いので、インからインへ抜けるように走る

Point 2 第7,8コーナー

前半が曲率の緩い第7、後半がややきつい第8コーナー。ここも左へ大きく曲がったと思うと、すぐに次の右コーナーが待っている。この部分はバンクがついているのであまりインに寄りすぎないようにして、第9コーナーへアウトから進入できるよう立ち上がりでぐいっとインをつく。ギアは5速に落としておくといいだろう。

バンクを利用して5速で抜ける。250キロ程度はキープしたい。

Section4 第9コーナー〜第11コーナー

第9~10のS字コーナーはスピードに乗ってつっこむ！

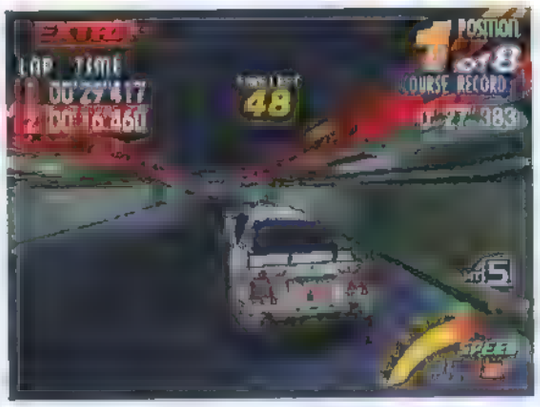
Point 1 第9,10コーナー

左右に連続する緩いS字コーナー。ここもできるだけ直線的にクリアしたい。後半の第10コーナーは無視して、第9コーナーのインから高速の第11コーナーまでを一気に駆け抜ける。ギアはもちろん6速。狭いので度胸がいるが、第10コーナーのインをかすめる感じで走るといいだろう。

小さなS字コーナーではスピードをころさないように。

Point 2 第11コーナー

第11コーナーは長い左ターンで、その後半はよりタイトな第12コーナーへつながっている。ここでは少しずつきつくなっているコーナーに合わせ5→4速と段階的にギアを落としていく。走行ラインはインへ寄らずコースのまん中近くを選ぶこと。下り坂なので急激なステアリング操作はスピンにつながるぞ。



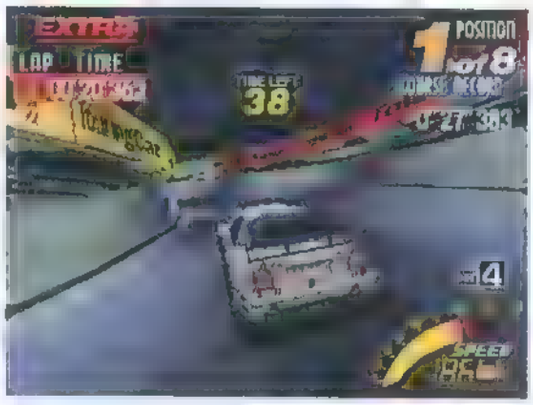
ギアを落としながらコースのまん中を突っ走る

Section5
第12コーナー～第14コーナー

路面の荒い下り坂、マージンを保とう

Point 1 第12コーナー

第11コーナーから引き続き下り坂。ここはさらにカーブがきつく、ほとんど直角コーナーといっていい。第11コーナーから第12コーナーへ入るところでステアリングはそのまま、ギアを4速に。イン側は路面が荒いのでやや外よりのラインを選んで150キロ程度で抜ける。曲がりきったら5速へシフトアップ。



あまりインに寄りすぎるとマシンの挙動が大きく乱れる

Point 2 第13,14コーナー

ここも緩やかなS字コーナー。ただし完全にまっすぐに抜けることはできない。左カーブの第13コーナーでは、トンネルに入ると同時にギアを6速にして、次のコーナーとインとインを結ぶように小さくステアリングを切って抜ける。第14コーナーは直後に最後の複合コーナーが迫ってくるのでギアは5速に。

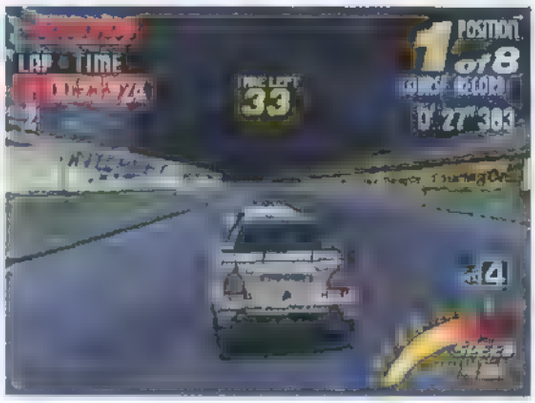
最終コーナーへの進入を考え、ここでギアを落とす

Section6
第15コーナー～フィニッシュ

最終の複合コーナーはアクセルワークでクリア

Point 1 第15,最終コーナー

このコース、最後のコーナーも複合コーナーで、最後まで気が抜けない。第15コーナーは緩い左カーブだが、ここでギアを4速に落として十分に減速しないと最終コーナーを抜けることができない。ふたつのコーナーのインをなぞるようなラインを取って、最終コーナーの出口で加速しよう。



ここはできるだけインベタで抜けて、立ち上がりで加速

EXHIBITION：エキジビションレース
Exhibition Race 全長：2.772km

サターン・サイドでチャンピオンシップ・モードを第3戦まで完走すると、トップメニューに新たにエキジビション・レースが追加される。このレースは、チャンピオンシップに使われる4コースとは別のまったく新しいサーキットで、サターン・サイドのこのモードでしか走ることはできない。アーケード・サイドのエキスパート・モードとは対照的に、これまでと同じマシンで、新しいコースを攻める楽しみが追加されるのである。

エキジビション・レースに挑戦

エキジビション・レースには、ノーマルカー、チューンドカー、それにセガ・レーシング・プロトやセガラリーマシンなど、すべての車種を走らせることができる。微妙なコーナリングが要求される中高速コーナーがメインなので、各車種ごとのベストタイムに挑戦してみよう。

目標タイム	
クリアタイム	1'09"000
ベストタイム	1'02"098
ベストラップ	30"551

中高速コーナーが主体のレイアウト

予選は行なわれない。つねに最後尾からのスタートだ

コース概略 中高速コーナーが中心だ

エキジビション・レースに使われるサーキットは全長がおよそ2.8キロとやや長く、ヘアピンカーブのような低速コーナーは設定されていない。5速あるいは6速全開で抜ける中高速コーナーが連続するセクションと、それをつなぐ短いストレートで構成されている。ここで好タイムをマークするのに必要なのは正確なライン取りだ。

ひとつのコーナーのミスがトータルタイムに大きく響く

Section 1
第1コーナー〜第5コーナー

高速でリズムよく抜けていこう

Point 1 スタート

プレイヤーはつねに最後尾スタートなのでまず8台のライバルカーをすべて抜かねばならない。スタート直後の加速がほかのマシンよりいいので、接触さえ避けられれば、スリップストリームを使わなくても第1コーナーまでに3位にポジションアップできるはず。

スターティング・グリッドは必ず8位だ。

Point 2 第1〜4コーナー

スタート直後のストレートを抜けると、まず中速コーナーが4つ、左右に連続する。このコーナーのつっこみでトップに立つのが望ましい。各コーナーは限界速度で攻めると次のコーナーが苦しくなるので無理をしないように。第4コーナーは無視して直線的に。

第1コーナーに入るまでにトップに立つように。

Point 3 第5コーナー

第5コーナーは、コース前半の連続カーブを締めくくる距離の長い高速コーナーだ。6速のままだと、カーブ後半で大きく回転数を下げてしまうため、コーナーの入口でギアを5速に落とそう。そしてコースのややインよりを、ステアリングを一定にキープしたまま抜けていく。コントロールパッドの場合は、小刻みに方向ボタンから手を離し、マシンがインに入り込みすぎないようにすること。コーナーの出口ではその後の直線を意識して。アウトへ膨らんでいくマシンが、コーナーの終わりでまっすぐに向くのがベストだ。

ここでギアを5速に落としエンジン回転を維持する。

インに寄りすぎるとテールが流れ、スピードが落ちる。

Section2
第6コーナー〜第9コーナー

つねに先を読んだラインどりが必要だ！

Point 1 短いストレート

カーブの続く市街地エリアを通過すると、マシンは右手に水面が見える、広々とした直線に出る。ここでマシンをすばやく左側へ寄せ、第6コーナーへの進入に備えること。このストレートは距離が短い。すぐにステアリングを切らないと間に合わないぞ。

第2セクションは短いストレートではじまる

Point 2 第6〜8コーナー

第6コーナーから第8コーナーまでは、小刻みに左右に曲がる複合コーナーを形成している。ひとつひとつのコーナーをクリアするより、連続するコーナーのインをつなぐような気持ちで走行ラインを決めよう。ここでギアを落とすようではタイムは伸びないぞ。

インとインを結ぶようなラインで、リズムよく抜ける

Point 3 第9コーナー

まず重要なのが、第8コーナーの立ち上がりでインをキープすること。ここでアウトに膨らむと、第9コーナーへの進入がとても難しくなってしまうのだ。そのため、できれば第8コーナー進入前にシフトダウンして4速に落とし、減速してインベタで抜けるように心がけよう。第9コーナーはバンクに逆らわず、5速で高速を維持すること。コーナーを脱出したらすかさず6速までシフトアップし、直線でのスピードを稼ぐ。この直線では、次の第10コーナーへ備え、ラインを右側にキープしておくこと。

第8コーナーに4速で進入し、インをキープする

脱出時にアウトに膨らむと、次のコーナーがつらくなる

Section3 第10コーナー～最終コーナー

最終コーナーの右カーブに注意する

Point 1 第10コーナー

短い直線を抜けると、第10、そして最終コーナーが待ち受けている。第10コーナーの回り方は、基本的にアウトインアウト。ただし、この第10コーナーはそのすぐ後に最終コーナーとなる小さな右カーブが続いている。これをスムーズにクリアするため、通常よりも、やや手前からコーナーへ進入、早めにクリッピング・ポイントを狙うようにする。ギアも5速に落とし、コーナー通過中にアウトに膨らまないよう心がける。最終コーナーが見えたとき、マシンがまだ第10コーナーのインを向いているのがベストだ。

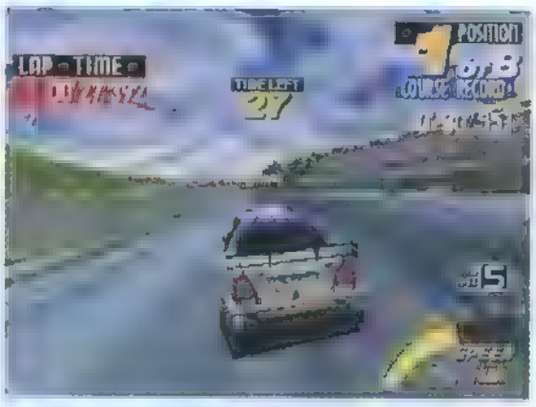
第9コーナーと違い、直線で進入ラインをつくれる

第10コーナー、そして最終コーナーと、連続して登場する。

Point 2 最終コーナー

このコース11番目のカーブ、つまり最終コーナーは、小さな右カーブだ。ここの進入ラインは第10コーナーの立ち上がりと重複していて、ここをオーバースピードで抜けると切り返しが間に合わず、ホームストレートでアウト側の壁に激突してしまう。

ポイントは、第10コーナー出口で、できるだけインをキープすること。最終コーナーのイン側が見えてきたら、マシンをほんのわずかに右へ向け、さらに外側の壁が見えたら、そこでぐいっとインへ突っ込んでいく。緩いカーブなので、進入のときにラインが決まれば、さらにステアリングを切る必要はなく、まっすぐホームストレートへ向けて抜けていくことができるぞ。



第10コーナーでは、できるだけインをキープすること。

最終コーナーのインから、加速しつつ立ち上がる。

ドライビング＆レーシング用語集

本書では、ゲームのリアルなドライビング・テクニックを解説するため、実際のレース用語やドライビング用語を数多く使用している。ここでは、こうした専門用語を詳しく説明しているので、これを呼んで本書の内容をより理解するとともに、レース観戦の参考にしてほしい。

【アウト・イン・アウト】
コーナーの基本的な走行ラインを表わした言葉。コーナーのアウトから進入し、そこからインへ寄ってカーブの頂点ぎりぎりを、かすめるように通過、そのままアウトへ抜けていく。コース幅をいっぱいに使い、カーブの半径を大きくして、高速でまわるテクニック。レースでは、このコーナリング方法が基本となる。

【アクセルワーク】
マシンの速度をアクセルの微妙な操作でコントロールすること。とくにコーナリング中は、無理にステアリングを操作すると、マシンの姿勢が乱れやすい。そういう場合はアクセルを操作して前後輪のグリップを微調整し、姿勢を安定させる

【ＩＴＣ】
人気の高かったドイツ・ツーリングカー選手権の国際遠征戦を世界自動車連盟（FIA）が運営することで発足した、国際ツーリングカー選手権の略称。ハイテクの最先端と、優秀なドライバーを擁し、スリリングなレースで人気を博したが、資金難から参加チームが減少し、わずか２年で廃止された。本ゲームのモデルとなった競技。

【ＦＩＡ】
世界中のモータースポーツの運営、およびユーザー組織の管理を行なっている、世界自動車連盟の略。すべての公認自動車レースはここの管理下で行なわれる。日本では日本自動車連盟（ＪＡＦ）がＦＩＡの下部組織としてレースの運営を行なっている

【カウンターステア】
マシンのテールが流れて、スピンしそうになったとき、ハンドルを、テールが流れた方向と同じ側へ切ってスピンを相殺し、マシンの姿勢をコントロールするテクニック。ただし、カウンターステアで後輪のドリフトをコントロールするようなコーナリングは、タイム的には遅く、レースでは不必要に使うべきではない。

【クリッピング・ポイント】
コーナーを走行するマシンのタイヤが、カーブのもっともイン側を通過する地点で、実際の場所はドライバーの走行スタイルによって異なる。通常、この場所までをコーナーへの進入といい、ここから先を脱出、あるいは立ち上がりという。アウト・イン・アウトのインの部分に相当する場所だ。高速コーナーではカーブの中間、低速コーナーでは加速を重視するため、カーブの奥に設定される場合が多い

【スライド】
マシンのタイヤがグリップを失い、横滑りをすること。この状態で、マシンの向きが進行方向と逆向きになってしまうことをスピンという。またスライドはときに、ドリフトということもあるが、本書では、意図的にタイヤをスライドさせることをドリフトと呼んでいる

【アンダーステア】
　マシンの前輪が、後輪よりもグリップしていない状態。こうなるとマシンはステアリングを切っても思ったようにインを向かず、きついコーナーを曲がりきれなくなる。４輪駆動車にこの傾向が強く出ることが多い。

【オーバーステア】
　アンダーステアとは逆に、マシンの後輪のグリップ力が前輪に比べて低く、カーブの時にテールが流れる状態になること。こうなるとマシンの挙動が不安定になり、カーブでスピンしやすくなる。後輪に大きな力がかかるＦＲ車によく現れる傾向
　オーバーステアもアンダーステアも、実際のマシンでは空力パーツやサスペンションの前後のバランスを変えることで調整できる。

【スターティング・グリッド】
　レースのスタート順で、単にグリッドともいう。ＩＴＣの場合は１日に２回レースが行なわれ、１レース目は予選のタイムが速い順に、２レース目は１レース目の決勝順位に基づいて決められる。このゲームでは第１戦が予選タイムで、２戦目以降は前のレースの順位によってグリッドが決まる。

【グリップ】
　マシンはタイヤの路面との摩擦によって生じる抵抗によって走ったり曲がったりし、この路面抵抗をグリップと呼ぶ。レース用のタイヤはこのグリップを、数周の周回で失ってしまい、路面抵抗の減少したタイヤはカーブのたびに滑り出す。これがスライドである。
　タイヤのグリップは、雨などの気象条件や路面温度にも影響を受け、さらにタイヤ自体の性能やタイプによっても異なってくる。通常、グリップの高いタイヤは耐久性が低く、グリップを多少犠牲にして耐久力を高めたタイヤを使用することもある。

【スローイン・ファストアウト】
　アウト・イン・アウトと同様、コーナリングのテクニックを表わした言葉。コーナリング時にはストレートよりも低い速度で走る必要がある。だが、コーナリング中に減速を行なうと、カーブを曲がっている途中で荷重移動を行なうことになり、マシンの挙動が不安定になる上、コーナー脱出後の加速が遅くなってしまう。そこで十分に速度を落として進入し加速しながら脱出するのである。

【ピットレーン】
　ピットロードともいう。タイヤ交換や修理などを行なう各チームのピットが並ぶ、通常はホームストレートに平行して設けられている進入、退出路。本コースより狭く、クルーなどが行き来する危険な場所で、レースによっては制限速度が設定されていたりする。

ゲーム内容についての電話による問い合わせは、
一切受けつけておりません。御了承ください。

セガサターン完璧攻略シリーズ㉔

セガ ツーリングカー チャンピオンシップ 必勝攻略法

編　著　ファイティングスタジオ
発行者　井上功夫
発行所　株式会社　双葉社
〒162東京都新宿区東五軒町3-28
振替　00180-6-117299
印刷所　三晃印刷株式会社

Writer / 佐藤俊之
Driver / 川内正一
Design / Design Studio THAT
Computer Editorial System RECCA SHA Corp.
協力/株式会社セガ・エンタープライゼス
Photo/佐藤正勝(ウィンフォトグラフィック)
Digital Prepress SANKO PRINTING Co.,LTD

© SEGA ENTERPRISES,LTD. 1996,1997
●セガサターン、SEGA SATURN は㊮セガ・エンタープライゼスの商標です。
© FUTABASHA Printed in Japan　禁・無断転載複製
落丁・乱丁の場合は本社にてお取りかえいたします。定価・発行日はカバーに表示してあります。

ISBN4-575-16083-0 C0076

SEGA Touring Car™ Championship

必勝攻略法

双葉社

スーパーファミコン完璧攻略シリーズ

■ゼルダの伝説 神々のトライフォース必勝攻略法
■スーパーマリオカート必勝攻略法
■真・女神転生必勝攻略法
■伝説のオウガバトル完全ガイドブック
■スーパーマリオコレクション必勝攻略法
■真・女神転生Ⅱ必勝攻略法
■マザー2 ギーグの逆襲必勝攻略法
■シヴィライゼーション世界七大文明必勝攻略法
■スーパードンキーコング必勝攻略法
■エストポリス伝記Ⅱ必勝攻略法
■第4次スーパーロボット大戦必勝攻略法
■★スーパーマリオ★ヨッシーアイランド必勝攻略法
■スーパードンキーコング2 ディクシー&ディディー必勝攻略法
■がんばれゴエモンきらきら道中僕がダンサーになった理由必勝攻略法
■ステイブルスター〜厩舎物語〜完全ガイドブック
■スーパーロボット大戦外伝 魔装機神必勝攻略法
■クロックタワー必勝攻略法
■ファイアーエムブレム聖戦の系譜必勝攻略法
■大戦略エキスパートWWII必勝攻略法
■マーヴェラス〜もうひとつの宝島〜必勝攻略法
■スーパードンキーコング3 謎のクレミス島必勝攻略法
■糸井重里のバス釣りNo.1必勝攻略法

ゲームボーイ完璧攻略シリーズ

■ゼルダの伝説 夢をみる島必勝攻略法
■第2次スーパーロボット大戦G必勝攻略法
■スーパードンキーコングGB必勝攻略法
■モグラ〜ニャ必勝攻略法
■ドンキーコングランド必勝攻略法
■カービィのきらきらきっず必勝攻略法
■ゲームボーイギャラリー必勝攻略法
■ポケットモンスター赤・緑・青必勝攻略法

4コマまんが王国

■マリオカート64 4コマまんが王国 ①②
■スーパーマリオ64 4コマまんが王国 ①②
■★スーパーマリオ★ヨッシーアイランド4コマまんが王国 ①②
■スーパーマリオ4コマまんが王国 ①〜⑦
■スーパードンキーコング4コマまんが王国 ①〜③
■星のカービィ4コマまんが王国 ①②
■ボンバーマン4コマまんが王国 ①〜④
■ぷよぷよ4コマまんが王国 ①②
■ヴァンパイアハンター4コマまんが王国 ①

セガ ツーリングカー チャンピオンシップ
必勝攻略法 定価：本体900円＋税
1997年12月25日 第1刷発行

編 著／ファイティングスタジオ
発行者／井上功夫
発行所／株式会社双葉社
〒162 東京都新宿区東五軒町 3-28

ISBN4-575-16083-0

C0076 ¥900E

定価：本体900円＋税

9784575160833

1920076009006

SEGA Touring Car Championship™

必勝攻略法

双葉社

© SEGA ENTERPRISES, LTD. 1996, 1997

●セガサターン、SEGA SATURNは、(株) セガ・エンタープライゼスの商標です。